Peking-Paris im Automobil

Luigi Barzini, Scipione Luigi Marcantonio ...

Digitized by Google

Peking–Paris im Automobil.

Digitized by Google

Peking–Paris im Automobil.

Eine Wettfahrt durch Asien und Europa in sechzig Tagen.

Von

Luigi Barzini.

Mit einer Einleitung

von

Fürst Scipione Borghese.

Mit 168 Abbildungen und einer Karte.

Leipzig:
F. A. Brockhaus.

1908.

NEW YORK PUBLIC LIBRARY

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
812797 A
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R 1935 L

NEW YORK
PUBLIC
LIBRARY

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Einleitung. Von Fürſt Scipione Borgheſe	1— 18
Erſtes Kapitel. Von Paris nach Peking	19— 38
Zweites Kapitel. Die Abfahrt	39— 61
Drittes Kapitel. Zur Großen Mauer	62— 88
Viertes Kapitel. Auf dem Gebirge	89—122
Fünftes Kapitel. An der Schwelle der Mongolei	123—144
Sechſtes Kapitel. Durch die mongoliſche Steppe	145—174
Siebentes Kapitel. In der Wüſte Gobi	175—198
Achtes Kapitel. Die Stadt der Wüſte	199—225
Neuntes Kapitel. Urga	226—250
Zehntes Kapitel. Auf dem Wege nach Kiachta	251—276
Elftes Kapitel. Transbaikalien	277—303
Zwölftes Kapitel. An den Ufern des Baikalſees	304—330
Dreizehntes Kapitel. Der Einſturz der Brücke	331—356
Vierzehntes Kapitel. Im Gouvernement Irkutsk	357—380
Fünfzehntes Kapitel. Im Jeniſſeibecken	381—402
Sechzehntes Kapitel. Das gelehrte Tomsk	403—422
Siebzehntes Kapitel. In der Steppe	423—443
Achtzehntes Kapitel. Der Ural	444—458
Neunzehntes Kapitel. Von der Kama zur Wolga	459—477
Zwanzigſtes Kapitel. Von der Wolga zur Moskwa	478—501
Einundzwanzigſtes Kapitel. Aus Rußland heraus	502—514
Zweiundzwanzigſtes Kapitel. Das Ziel rückt näher	515—530
Dreiundzwanzigſtes Kapitel. Paris	531—544
Anhang I. Die Familie Borgheſe	545—546
Anhang II. Das Automobil	547—553
Regiſter	554—558

85 X 9 7 7

Digitized by Google

Digitized by Google

Isola di Garda, im September 1907.

Lieber Barzini!

Es hat sich also doch jemand gefunden, der nach allem — trotz unserer zweimonatigen Anstrengungen, trotz der Felsen, Flüsse, Wüsten und Wälder, Sümpfe und Bankette, die wir hinter uns haben — der nach alledem behauptet, daß unsere Reise nur das eine bewiesen habe, daß man im Automobil nicht von Peking nach Paris fahren könne!

Der Satz hat in seiner Aufrichtigkeit etwas Barbarisches an sich. Aber, gestehen wir es nur zu, er ist buchstäblich richtig, und gerade wir haben bewiesen, daß es heutzutage bei ausschließlicher Benutzung des Motors eines Automobils unmöglich ist, in ununterbrochener Fahrt und in die weichen Kissen des Fahrzeugs gelehnt sich von Peking nach Paris zu begeben. Es würde daher vom finanziellen Standpunkte aus nicht zu empfehlen sein, auf Grund unserer Erfahrung eine regelmäßige Automobillinie einzurichten, um die kleinen, höchst eleganten chinesischen Chansonetten von der Hauptstadt des Himmlischen Reiches nach dem Moulin Rouge in Paris zu befördern, ohne ihre winzigen Füßchen nur im geringsten zu ermüden.

Aber hat die Fahrt Peking-Paris, abgesehen von diesem wesentlichsten Punkte, keine positiven Ergebnisse geliefert?

Digitized by Google

Ich kehre im Geiſte nach Kiachta zurück, in das ſchmuckloſe Heim des Millionärs, wo die Herrin des Hauſes mit ihrem breiten, gutmütigen Lächeln aus der Küche in den Speiſeſaal trat und auf die Tafel lange Reihen Flaſchen edeln Weines und rieſige Platten ſtellte, auf denen tranchierte Hammel und Kälber lagen und ſich wahre Berge von Mehlſpeiſen und Reis erhoben; wo Falia, die kleine Burjatin, ihr friſches, ein wenig ſcheues, einer Steppenblume gleichendes junges Geſichtchen zeigte; wo die alten und neuen Freunde ohne Einladung und ohne Höflichkeitsphraſen kamen und gingen und in ungezwungener Weiſe ihren Anteil an der Gaſtfreundſchaft und den Tafelfreuden entgegennahmen.

Und ich erinnere mich der Geſpräche an der reichbeſetzten Tafel, die alle darauf hinausliefen, den praktiſchen Nutzen unſerer Durchquerung der Wüſte Gobi zu erörtern — wir hatten die ſiebzehn Tage der ſchnellſten Karawanen auf vier vermindert —, ſowie der eingehenden techniſchen Fragen über die Möglichkeit, ſich dieſes raſchen Beförderungsmittels zu bedienen, um wenigſtens einen Teil der Teetransporte, die jetzt bis Wladiwoſtok ausſchließlich das Meer und von dort die transſibiriſche Eiſenbahn benutzen, bis zu dieſem Punkte der Grenze zu leiten.

Erinnern Sie ſich noch der Begeiſterung unſeres Gaſtfreundes in Irkutsk, der bis Niſchne-Udinsk die Freude unſerer Fahrt koſtete, als unſere Bruſt mit tiefen Atemzügen den balſamiſchen Hauch des Fichtenduftes auf den guten, trockenen Straßen Sibiriens einſog? Ja, in ihm iſt ſicherlich der Keim zur Automobilleidenſchaft zurückgeblieben. Und in der guten Jahreszeit ſind die Möglichkeiten der Benutzung des Automobils auf jenen ſibiriſchen Straßen tatſächlich unbegrenzt.

In Kraſnojarsk hatten wir lange Unterredungen mit zwei praktiſchen, ernſten Engländern, Konzeſſionaren und Ingenieuren von Goldminen. Für ſie handelte es ſich darum, eine raſchere Verbindung zwiſchen Kraſnojarsk und Jeniſſeisk herzuſtellen, und unſere Maſchine, die in dem Hofe des Gaſthauſes „Metropole“ in tadelloſer Beſchaffenheit

stand, ergaben sie mehr als 5000 Bäumer auf schroffsten Klippen zurückgelegt hatte, schien ihnen ein interessanter Gesprächsgegenstand und eröffnete vor ihren Augen einen neuen, weiten Horizont unermeßlicher Ahnungen.

Erich Graisons Bergheil.

Im Tunnel war es, im Hause des Bauernwirts. Drei unten im Süden, im äußersten Zipfel seiner Provinz, wo die Bildsäulenabbildung des Deutschen Reiches beginnt, erlebt das Königreiche seine Mannigfalt und bietet der europäischen Verkehrsanstalt seine an Wunderlichkeiten reichen Täler und Bergjöhne dar. Und während wir der Bauernwirt von den Schicksalen einer englisch-russischen Gesellschaft erzählen, die die Verbindung von Tunnel mit dem Bäumer

zu verbeſſern beabſichtigte, indem ſie in der Sommerszeit den Ob mit großen Laſtſchiffen befahren wollte, und während er mir den Nutzen, den Mittelſibirien davon haben würde, den ganzen Vorteil, der der Induſtrie und dem Export des Landes daraus erwachſen würde, auseinanderſetzte, während alledem verfolgten ſeine modern geſchulten, in die Ferne gerichteten Augen den Traum, Tomsk mit Barnaul und Biisk und den Hauptpunkten des Bergwerksbetriebes des Altai durch ſchnelle Automobile zu verbinden! Und der Traum wurde näher ins Auge gefaßt und kritiſiert: kurz, ſeine Durchführbarkeit wurde erörtert.

Weiter nach Weſten zu, in Omsk, befanden wir uns mitten in der Steppe. Dort iſt die Regenzeit viel kürzer als im ſibiriſchen Urwalde, der Taiga; der Steppenboden erweiſt ſich widerſtandsfähiger gegen den Regen, das Gelände iſt faſt vollſtändig eben.

Wir fanden hier die Wegeverhältniſſe der nördlichen Mongolei wieder, wo wir auf der Antilopenjagd unſere Maſchine mit der allergrößten Geſchwindigkeit hatten dahinraſen laſſen können. Und wir fanden hier ein ungeahntes, wunderbares Gebiet der Tätigkeit und des Fortſchritts. Im Jahre 1906 hatte eine Ausfuhr von Butter im Werte von 40 Millionen Rubel und in demſelben Zeitraum eine Einfuhr von ſechs Millionen Rubel landwirtſchaftlicher Maſchinen ſtattgefunden. Die Betriebſamkeit der intelligenten Ruſſen, der fleißigen, klugen Sibirier, der arbeitſam und geſchickt gewordenen Kirgiſen wurde geleitet und gefördert von der weitſichtigen, unternehmenden finanziellen und kommerziellen Tätigkeit von Dänen, Engländern, Norwegern und Deutſchen. Es war eine rührige Welt, die durch Viehzucht, Milchwirtſchaft, Butterbereitung Reichtümer erwirbt, indem ſie zugleich die Weideplätze verbeſſert und den Futterbau rationeller geſtaltet.

Das Gebiet dieſer alljährlich intenſiver werdenden Ausnutzung erſtreckt ſich über die ganze Steppenregion, wo die Kirgiſenhorden, von ihrem Raſſeninſtinkt getrieben, als Nomaden von einem Weideplatz zum andern ziehen. Dieſer Aufſchwung breitet ſich in Tauſenden

von Adern über alle Dörfer aus, in denen die Einwanderer von heute und die Söhne der alten Verbannten des europäiſchen Rußland ſich zu neuen arbeitſamen und gedeihenden Gemeinweſen zuſammenſchließen. Von Omsk bis Kurgan, bis zum Balkaſchſee und bis Semipalatinsk dehnt ſich die unermeßliche Steppe aus und ſteigert ſich heute die Möglichkeit, morgen die Notwendigkeit von Automobilverbindungen und von Transporten mit Hilfe des Automobils.

Und dann nach Tjumen und Jekaterinburg, unter jener beſcheidenen, arbeitswilligen Bevölkerung, in jenem unerſchöpflichen Bergwerksgebiete des Ural, wo jeder Hektar Land einen Schatz verborgener Reichtümer darſtellt und wo der Stein die Straße weniger problematiſch macht. Und weiter, weiter, bis an die deutſche Grenze: überall hinterließ die Fahrt unſeres Automobils, das den härteſten Prüfungen widerſtanden hatte, das unverſehrt mechaniſche Torturen überdauert hatte, bei denen die kräftigen Tarantaſſe und die leichten Telegas in Trümmer gegangen wären — überall hinterließ unſere Fahrt eine Furche und vielleicht einen Samen ſicherer zukünftiger Ziviliſation, raſcheren Fortſchritts, weil unſere Maſchine überall das Bild einer möglichen regelmäßigen Verbindung hervorrief, mittels deren das Blut der Völker lebenerweckend die Erdteile durchkreiſen kann.

Aber jenſeits der ruſſiſchen Grenze, im weſtlichen Europa? Hier durcheilte das Automobil die deutſchen und jene wunderbaren franzöſiſchen Straßen, hier iſt die Automobilbenutzung nicht mehr ein Traum der Zukunft, ſondern ein Problem der Gegenwart. Hier, im weſtlichen Europa, wuchs der Erfolg unſerer Mühen ins Rieſenhafte; er trat in den Erörterungen der Techniker, in der Begeiſterung der Bevölkerung zutage.

Das iſt verſtändlich. Hier erſchien allen Leuten unſer Unternehmen von größerer Bedeutung, ſein Nutzen unmittelbarer. Es handelte ſich nicht darum, irgendwelchen lokalen Nutzen zu ſtiften, das Intereſſe einer begrenzten Anzahl von Induſtriellen und Kaufleuten zu fördern, es handelte ſich vielmehr um eine neue, entſcheidende Stärkung einer vorwiegend europäiſchen, jungen, aber lebensfähigen und rührigen

Induſtrie, in der eine enorme Menge von Kapital, Wiſſenſchaft und Intelligenz und von geſchickter und geſchulter Arbeit angelegt iſt. —

Wenn ein Staat ſeine Artillerie erneuern will, ſo veranſtaltet er, nachdem die techniſchen Probleme ſtudiert, die eingereichten Projekte geprüft, die erſten Anhaltspunkte gewonnen ſind, Kraftproben bis zur äußerſten Grenze der Leiſtungsfähigkeit. Die Metalle werden auf die Maximalgrenze ihrer Widerſtandskraft geprüft, ſie werden auf Zug, auf Drehung, auf Druck unterſucht, ſie werden nach jeder Richtung hin weit über das Maß des Notwendigen in Anſpruch genommen. Wenn dann der Feuerſchlund mit aller balliſtiſchen Genauigkeit gegoſſen iſt, ſo veranſtaltet man Probeſchießen, bei denen die Ladungen übermäßig geſteigert, die Exploſivſtoffe gewechſelt werden, und man iſt nicht zufrieden, wenn das Geſchütz nicht Anſtrengungen widerſteht, die viel gewaltſamer und dauernder ſind als die, die es in der Praxis auszuhalten beſtimmt iſt.

Der „Raid" Peking—Paris war eine ſolche äußerſte Kraftprobe der Automobilfabrikation und als ſolche intereſſierte er das Publikum. Unſere Perſonen und der Name der Fabrik ſtanden in zweiter Linie; unſer Fahrzeug repräſentierte die Automobilfabrikation im allgemeinen.

Die ziviliſierte Welt wohnte dieſer Kraftprobe bei, der umfaſſendſten, vollſtändigſten und überzeugendſten, der das neue Werkzeug bis dahin unterworfen worden war, einer Kraftprobe, die zu dem Zwecke unternommen wurde, einen weiteren, entſcheidenderen Schritt nach vorwärts auf dem Wege der Abſchaffung menſchlicher oder tieriſcher Triebkraft zu tun. Dieſe Abſchaffung iſt eines der Kennzeichen ſozialen Fortſchritts.

Als ich die Herausforderung des Pariſer „Matin" annahm, hatte ich folgendes Ziel vor Augen: zu zeigen, daß ein gut gebautes, mit Umſicht und Sorgfalt geleitetes Automobil imſtande iſt, auf langen Reiſen durch Gelände mit oder ohne Straßen die Zugtiere tatſächlich zu erſetzen.

Die „Isotta“ mit Fürst Scipione Borghese und Chauffeur Ettore Guizzardi.

Digitized by Google

Was tut es, wenn das Automobil wenige Meter weit von Menſchenarmen gezogen wird; was verſchlägt es, wenn man es von Zeit zu Zeit mit Hilfe von Seilen und Hebeln aus dem Sumpfe oder aus dem Sande herausholen oder es auf eine Fähre oder einen Kahn laden muß, um Waſſerläufe zu überſchreiten, die man nicht durchwaten kann? Sind dieſe kurzen Hemmniſſe, die wenige Stunden Verſpätung bedeuten, vorüber, ſo iſt die Maſchine wieder zu ihrer gewohnten Kraftentfaltung befähigt, die kein Zugtier ſo lange und ſo ununterbrochen aushalten könnte, die ſie aber ohne nennenswerte Beſchädigung in zuverläſſiger, andauernder Arbeitsleiſtung überſteht.

Und „Peking—Paris" hat mir recht gegeben.

Mein Wagen, die „Itala", hat, ohne daß ich zu außergewöhnlichen Mitteln greifen mußte, die lange Fahrt beſtanden auf Straßen, die faſt durchgehends ſchlecht, häufig ſehr ſchlecht waren, und unter klimatiſchen und Temperaturverhältniſſen, unter denen der geſamte Mechanismus der härteſten Probe ausgeſetzt war: der Rahmen von den Stößen und Rucken hin und her gerüttelt; der Motor auf ſteilen Aufſtiegen, wo die Räder im Sande oder auf vom Regen ſchlüpfrig gewordenen lehmigen Stellen ſchleiften, überhitzt bei vielſtündiger, ſehr langſamer Fortbewegung unter hoher Außentemperatur und auf ſchwierigem Gelände; die Vergaſung anormal infolge der Thermometerſchwankungen von zehn und zwanzig Grad, in einem Klima, das von tagelanger Trockenheit zu täglich wiederkehrendem Regen und Feuchtigkeit übergeht; die Kuppelungen und das Getriebe fortwährenden Stößen ausgeſetzt und die Reibung jeden Augenblick aufgehoben und wiederhergeſtellt!

Kurz, alle Teile — ich ſpreche nicht von den Rädern und Federn, die der Anſtrengung unterlegen ſind — wurden einer Kraftprobe ausgeſetzt, wie ſie nie zuvor ſtattgefunden hatte. Und bei den etwa 16000 Kilometern, die wir durchfahren haben und von denen 12000 ohne chauſſierte Straßen waren, beträgt die Länge der

Strecken, die das Automobil nicht lediglich durch seinen Motor bewegt zurückgelegt hat, noch nicht 200 Kilometer!

Ich erkläre mich von dem praktisch erzielten Erfolge befriedigt, auch wenn es sich erwiesen hat, daß man heute noch nicht in einem Zuge und ohne von der Maschine zu steigen von Peking nach Paris fahren kann! —

Aber den Erfolg verdanken wir einigen Faktoren, auf die ich jetzt zu sprechen kommen will.

Ich schweige von der Maschine. Der tatsächliche Ausgang hat sie als vorzüglich erwiesen, aber sie war, um es kurz zu bezeichnen, nur das Werkzeug des Erfolges, nur der Meißel, mit dem ein Künstler eine Statue aushaut, die er nach seinem Schönheitsideal schaffen will. Die intelligente Hand, die den Meißel führt, ist für das Kunstwerk wichtiger, und diese war auch bei der umsichtigen Vorbereitung unserer Fahrt tätig.

Die Auswahl der Maschine wurde nach bestimmten Gesichtspunkten getroffen. Man weiß, daß Stärke und Leichtigkeit relative Begriffe sind und daß eine Maschine von 2000 Kilogramm und 40 Pferdekräften leichter und brauchbarer sein kann als eine von etwas geringerem Gewicht und viel geringerer Stärke. Wir waren auch bei der Aufstellung der Berechnungen sehr vorsichtig. Eine große Menge von Ersatzteilen nahmen wir mit, die ordnungsgemäß im hinteren Kasten der Maschine verpackt wurden; es wurde aber glücklicherweise fast nie nötig, aus ihm etwas herauszunehmen. Die Ergänzungsvorräte an Verbrauchsgegenständen wurden in reichlicher Menge und nach einem sorgfältig durchdachten Plan auf die zu durchfahrende Strecke verteilt.

Die kurze Zeit vom 15. Februar 1907, dem Tage der endgültigen Annahme der Aufforderung, bis zum 10. Juni 1907, der für die Abfahrt von Peking festgesetzt worden war, gestattete keine brieflichen Unterhandlungen. Es wurde alles mündlich und telegraphisch bestellt.

Von Schanghai kamen nach Peking das für die Fahrt durch China und die Mongolei erforderliche Benzin und Öl; von Petersburg aus beabsichtigte die Firma Nobel, in Sibirien und Rußland die für die Fahrt durch das unermeßliche Reich nötigen Mengen bereitzustellen.

Langsame Kamelkarawanen — wie viele von ihnen überholten wir, während sie im Lichte des grauenden Morgens oder in der langen Abenddämmerung schläfrig dahinschritten, oder während sie haltmachten und die Männer, in ihren arabeskengeschmückten Zelten ausgestreckt, die Stunden der sengenden Tageshitze über sich hinziehen ließen! — schafften von Peking an den einsamen Brunnen von Udde, in die heilige Stadt Urga das für die technische Eroberung der Wüste Gobi Erforderliche, und die Eroberung wurde dadurch leicht. Andererseits erreichten uns mit der transsibirischen Bahn die zur Durchführung und Sicherung der Fahrt nötigen Vorräte in den Hauptstädten und kleinen Flecken längs des alten sibirischen „Trakt", der Straße, die, bevor unsere freie Maschine, von der die Flagge eines freien Volkes im Winde flatterte, sie befuhr, so viele Scharen armer, leidender und doch stolzer Wesen hatte vorüberziehen sehen, die verbannt worden waren, die ihr edles, nach Freiheit und Gerechtigkeit dürstendes Herz weitweg vom Vaterlande in die Ferne tragen mußten!

Aus Italien gelangten die Pneumatiks an die vorher bestimmten Etappenorte, und in Omsk war ein Lager von Ersatzteilen beabsichtigt, namentlich von Rädern und Federn, die in dieser Stadt, die ungefähr in der Mitte der ganzen zu durchfahrenden Strecke liegt, voraussichtlich ausgewechselt werden mußten.

Die erforderlichen Mengen Öl und Benzin waren folgendermaßen berechnet: auf dem Wagen selbst wurden etwa 300 Kilo Benzin und 100 Kilo Öl untergebracht, ein Quantum, das ungefähr für 1000 Kilometer Fahrt ausreicht. In den Depots war immer so viel vorhanden, daß die volle Ladung des Wagens nachgefüllt werden konnte. Diese Depots, die aus Rücksicht auf den Transport in

der Mongolei etwa 600 Kilometer voneinander entfernt waren, wurden auf der ruſſiſchen Strecke, wo die durch Eiſenbahn oder Flußſchiffahrt erreichbaren Orte dichter geſäet ſind, in Entfernungen angelegt, die zwiſchen 250 und einem Maximum von 500 Kilometern ſchwankten. Von Irkutsk an erwarteten mich die Pneumatiks von Pirelli in der Entfernung von je 1000 oder 1500 Kilometern.

Wir hatten Glück! Kein einziges Mal hatten wir zuwenig Brennſtoff oder Öl; niemals fehlten uns Pneumatiks, von denen wir übrigens nur wenige verbraucht haben.

Ein einziger Umſtand entſprach nicht unſeren Wünſchen, und dies war gut. Wir hatten ſo den Beweis in Händen, daß unſere Berechnungen richtig waren.

Die Erſatzräder und Erſatzfedern erreichten infolge von Schwierigkeiten, die die öſterreichiſche Zollverwaltung machte, Omsk nicht: ſie mußten in Moskau liegenbleiben. Wir aber zogen in Kaſan auf zerbrochenen Federn und auf einem Rade ein, das die Axt eines geſchickten ruſſiſchen Muſchik uns am Ufer der Kama an einem Sonntagnachmittage ausgebeſſert hatte.

Auch für etwas anderes hätte beſſer geſorgt werden ſollen: für die Bequemlichkeit der Reiſenden auf dem Wagen und für die Unterbringung des Gepäcks.

Sie, lieber Barzini, der Sie mehr als alle darunter zu leiden hatten, erinnern ſich gewiß noch, daß wir bis zum Vorabend unſerer Ankunft in Paris jenem unförmlichen Haufen von Koffern und Säcken, der unſer Gepäck darſtellte und auf der Werkzeugkiſte befeſtigt war, von wo er nur allzu häufig hinunterrutſchte, keine richtige Form zu geben vermochten.

Ettore mochte das Gepäck mit aller Sorgfalt, mit aller erdenklichen Findigkeit feſtſchnüren, ohne Stricke und Bindfaden zu ſchonen; die Stöße des Wagens lockerten ſelbſt die feinſt ausgedachten Verſchlingungen, und der große Sack geriet bald darauf ins Schwanken und öffnete ſich. Und Ettore begann von neuem.

Mitwirkt Wilde hat Sch der braune Anzug in diesen 60 Tagen gegeben! Er ist in Wahrheit eine interessante Kunde geworden, die den Menschen führte! Ohne seine beständigen Sorgen über den Mantel und alle übrigen Teile der Maschine, denen er Schlaf und Speise zum

Emil Strobl.

Opfer brachte, würden wir nicht noch Manie gekommen, wären vielleicht heute noch nicht hier!

Niemand, der sie nicht selbst versucht hat, kann sich vorstellen, welche Arbeit auf einer langen Reise wie der unseren der Maschine zu leisten hat: vollständig auf sich selbst angewiesen, ohne die Hilfe von Werkleuten, ohne die Bequemlichkeit einer Garage, in Lüften, in denen jeder Vogel vom Menschen ausgeraubt ist, von der Sprache fremd ist und selbst das Benzin von dem unseren so sehr abweicht.

Nach sechzehn, achtzehn Stunden Fahrt, während deren er mit zusammengebissenen Zähnen, unter beständiger Nervenanspannung auf jeden Laut des Motors, jedes Knirschen des Wagens gelauscht hat, bemüht, dessen Existenz gegen die Schwierigkeiten des Geländes zu verteidigen; zwei bis drei weitere Stunden unter dem Rahmen ausgestreckt, in der Hitze der überanstrengten Maschine, bei dem übeln Geruche des Öls und der verbrannten Fette nachzusehen, zu prüfen, zu registrieren, die Verschlußstücke, die nachlassen, die Schrauben, die sich lockern, anzuziehen, nicht zufrieden, die durch die Anstrengungen des Tages verursachten kleinen Schäden und leichten Verschiebungen auszubessern, sondern bestrebt, mit Scharfsinn und Findigkeit die möglichen „Pannen" des morgenden Tages vorauszusehen und ihnen zuvorzukommen: dies ist die regelmäßig wiederkehrende Arbeit Ettores nach wenigen Stunden der Ruhe, die er dem harten Boden abringt, nach den Mahlzeiten, die er in Eile verzehrt, die Füße auf den Tritt gestemmt, während die Maschine von einer Seite der Straße zur andern schwankt. Und dazu kam für Ettore von Zeit zu Zeit noch die Tätigkeit als Wagenlenker.

Entweder löste er mich am Lenkrad ab, um mir etwas Ruhe zu verschaffen, oder die Schwierigkeiten der Straße machten es notwendig, daß er mir bei der Fahrt über Stellen, die zu schwierig waren, um sie von der Höhe des Wagens aus zu übersehen, zu Fuß die Richtung angab. Auch als Wagenlenker war er unübertrefflich.

Erinnern Sie sich, lieber Barzini, wie oft ich beim Passieren von Sumpfstrecken oder bei der Fahrt über die schmalen Streifen trockenen Landes auf überschwemmten Straßen gezwungen war, nach Untersuchung des Geländes Ettore durch Steine oder Zweige genau die Punkte anzugeben, über die er die Räder führen sollte?

Und entsinnen Sie sich der wunderbaren Präzision und Raschheit, mit der die Maschine mit dem Maximum der Geschwindigkeit, um ihr Gewicht nicht zur Geltung zu bringen und nicht Gefahr zu laufen, stecken zu bleiben, sich auf den Rand des Sumpfes schwang

oder sich auf der Suche nach Schmerzen, plötzlich Abendluft wieder herumtreiben?

Und trotzdem Mutter sich heimlich Abends und leiser Schlafgehen darf benutzt sie — aber natürlich ohne Bedingung —, besonders in in jüngerlingen Tagen, bei Strapazen, in Gefechten und bei Nachtwachen Wenn erinnern Sie sich der endlosen Tage voll Regen und Schmerz, die wir durchgemacht haben?),

Wilhelm Busch (1832–1908).

bei den Zeltanzügen und Übungen, da hat Unterzeichneter, der dem er sie durchgemacht hat, verwandte, die Seelenruhe, welche Unterzeichnet, welche unterzeichnet, welche unterzeichnet, welche

Seit zehn Jahren hat er mit mir eine Maschine nach der andern bestiegen, hat in den Werkstätten gearbeitet, hat sich auf allen Straßen Europas bewährt, wobei er an Klugheit, an kaltem, schweigsamem Mute zunahm und als Ingenieur und Techniker Fortschritte machte. Und jetzt hat er die Bestätigung seines Wertes in den Beifallsstürmen gefunden, mit denen er, der Siegreiche, überall empfangen worden ist. Er stammt aus der Romagna, und die ganze Kraft des Ungestüms und der Zähigkeit seiner Rasse lebt in ihm, wirkend und schaffend.

Ein anderer zum Erfolg beitragender Faktor waren die Verhältnisse, die wir überall antrafen. Wie soll ich die Bedeutung, den Einfluß richtig abschätzen, den auf das Gelingen unseres Unternehmens das Wohlwollen der Regierungen, das freundliche Entgegenkommen der Bevölkerungen, die wenn auch nur moralische Unterstützung und Ermutigung gehabt haben, welche uns von so vielen Unbekannten zuteil wurde, die uns für wenige Augenblicke eng befreundet wurden und die wir dann für immer aus den Augen verloren haben?

Bei der Lebhaftigkeit Ihres Stils werden Sie imstande sein, bei der Schilderung der Wechselfälle unserer Reise die Erinnerung an so viele gute Menschen aufzufrischen, die sich um uns bemüht haben und denen wir nicht im einzelnen danken können. Sie werden erzählen, wie wir von den auswärtigen Vertretern unseres Staates, von der chinesischen und russischen Regierung, von den Behörden aller Länder, durch die wir kamen, unterstützt worden sind und wie sie alle für unser Unternehmen ein außergewöhnliches, unerwartetes Verständnis entwickelten.

Sie werden gewiß die äußere Erscheinung der chinesischen Kulis schildern: den bronzefarbenen Leib nackt bis zum Gürtel; das leidenschaftslose Gesicht, aus dem Augen schauen, die dem Europäer nichts über den Charakter verraten; Menschen, unempfindlich gegen körperliche Anstrengung wie das Metall, aus dem sie geformt zu sein scheinen.

Sie werden auch die rauhen, stolzen mongolischen Reiter darstellen. Lange Gewänder umwallen sie und strömen den scharfen

Geruch ihrer Herden und Zelte aus. Sie werden die ruſſiſchen Muſchiks mit ihren langen blonden Haaren ſchildern; ihre ſanften Blicke ſind träumeriſch auf den unermeßlichen Horizont ihres Landes mit den niedrigen Hügeln und den weiten Ebenen gerichtet und noch weiter in eine Zukunft mit weniger Elend und menſchenwürdigerem Leben.

Dieſe im Äußern ſo verſchiedenen Gruppen werden Sie beſchreiben, wie ſie ſich der Rettung unſerer Maſchine widmen, während ſie über die ſonnverbrannten Felſen einherkeucht, während ſie in den Wüſten der Mongolei Ströme von Waſſer und Dampf ausſpeit, während ſie in den Sümpfen und Schluchten Sibiriens und Rußlands wie ein geſcheitertes Schiff auf der Seite liegt.

Die Begeiſterung wird wieder aufleben, wenn Sie erzählen, wie wir unterſtützt worden ſind durch die brüderliche Geſinnung unſerer Landsleute, die wir ſo fern vom Vaterlande antrafen, durch den Beifall der Menſchen, die in Maſſen die Werkſtatt, das Wirtshaus, die Schule verließen, um der Vorüberfahrt des Automobils zuzujubeln, des Erzeugniſſes und Symbols der Arbeit, in der ſich die lebendige Kraft aufſtrebender Völker verkörpert.

All dies und noch mehr werden die gewiß glänzend geſchriebenen Blätter Ihres Buches erzählen.

Gerührt und dankbar möchte ich alle jene Frauen umarmen, die durch ihre Teilnahme, ihre freundlichen Worte, ihr flüchtiges Lächeln ſo oft den ermüdeten Gliedern Kraft, der verzagten Seele Mut, dem verzweifelnden Sinn den Entſchluß wiedergegeben haben.

Allen möchte ich danken: denen, die ich kenne, und denen, die mir unbekannt geblieben ſind.

Den guten Hausfrauen, die, im Beſitze eines gaſtlichen Daches, für einen Tag in uns die Empfindung des Familienlebens erweckten, indem ſie uns den Genuß eines guten Bettes und einer wohlbeſetzten Tafel verſchafften: das köſtliche Gefühl, das ein geordnetes, von weiblichem Geiſt durchwehtes Hausweſen in dem hervorruft, der aus der Einſamkeit des Nomadenlebens kommt.

Den Frauen der Muſchiks will ich danken, die in den Gemeindehäuſern der von jedem ziviliſierten Leben abgeſchloſſenen Dörfer, in den mit kräftigen Axtſchlägen aus den Stämmen der ungeheueren Wälder gezimmerten „Isbas", den Bauernhäuſern, uns vom Abend bis zum Morgengrauen alles anboten, was ſie hatten. Sie verließen ihre armſelige Hütte, damit wir Unterkunft fänden; ſie brachten uns die Schüſſel mit dampfender Suppe, den Krug mit der ſchmackhaften Milch der ſibiriſchen Steppe, den Laib Brot, ſchwarz wie die Erde, die es hervorbringt.

Auch jenen andern danke ich, die, ſcheinbar erfüllt von Freude und Heiterkeit, in den uns zu Ehren veranſtalteten Feſtlichkeiten ferner Städte für eine Nacht ihr Elend vergaßen, um in uns eine freundliche Illuſion hervorzurufen.

Ich danke auch jenen Damen, die ſich in einer Stunde geiſtreicher Unterhaltung vielleicht offener als ſonſt gaben, weil ſie die Gewißheit hatten, man würde ſich nie mehr im Leben begegnen, und die unſere Gedanken von den alltäglichen Beſchäftigungen ablenkten und der Seele etwas von der Spannkraft wiedergaben, die uns die beſtändige und monotone körperliche Anſtrengung zu rauben drohte.

Dank allen jenen, die uns beim Vorüberfahren zulächelten, uns eine Kußhand oder Blumen zuwarfen, uns durch Geſten anfeuerten, ihnen allen, einſchließlich unſerer Frauen, die wir im Geiſte auf der Schwelle unſeres Hauſes, die Kinder im Arme, ſtehen ſahen, voller Sehnſucht und Liebe uns erwartend, und die auch in unſerem vielbewegten Leben die verborgene Kraft waren, die uns aufrecht erhielt und antrieb.

Dies ſind die Faktoren, die unſer Unternehmen zu einem glücklichen Ende geführt haben!

Sie, der Sie der Dichter unter uns waren und jetzt im Begriff ſind, unſer Geſchichtſchreiber zu werden, Sie wiſſen dies beſſer als ich. Und Sie wiſſen auch, wie verſchieden das Schickſal unſerer Reiſe von dem ſo vieler andern geweſen iſt.

Ich denke bisweilen jener Männer, die in den Volksüberlieferungen weiterleben müßten und die doch beinahe vergeſſen ſind, der Reiſenden,

die in unbekannten Ländern geographiſche Entdeckungen gemacht, die lange Jahre hindurch täglich ihr Leben aufs Spiel geſetzt, die dem Handel ihres Landes fruchtbare Zonen zur Ausnutzung gewonnen, der heimiſchen Induſtrie weite Ausfuhrgebiete erſchloſſen haben. Und ich gedenke ihrer — die Namen brennen mir auf den Lippen — und ihrer Rückkehr in die Heimat.

Wenige Fachmänner empfangen ſie, wenige Zeitungen ſprechen von ihnen und vielleicht nur, um ein herbes Urteil über ſie zu fällen; Schweigen umhüllt ſie. Manchen hat dieſe Nichtbeachtung ſeitens des Publikums, dieſes bittere Schweigen der Menſchheit, für die ſie arbeiteten und litten, getötet!

Uns, die wir ſo viel Kleineres vollbracht haben, erwartete allgemeiner Beifall, erwartete die Genugtuung, einen Augenblick lang die Begeiſterung der großen Metropolen der Welt, der betriebſamen Städte, der ſtillen Flecken in ganz Europa erregt zu haben!

Die Gründe dafür ſind verwickelter Art. Es kommt dabei in Betracht die Neuheit des benutzten Gefährtes, ſeine wachſende wirtſchaftliche und ſoziale Bedeutung; es kommt in Betracht die Länge des Weges, der in ſo kurzer Zeit und inmitten von Schwierigkeiten zurückgelegt worden war, die man zum erſten Male zu überwinden hatte; es kommt in Betracht die glückliche Löſung der techniſchen Probleme und die faſzinierende Anziehungskraft jenes Landes Aſien, aus dem wir vielleicht ſtammen und das uns doch ſo fremd iſt. Es kommen ferner in Betracht die beiden Endpunkte der Reiſe.

Am Punkte der Abfahrt die geheimnisvolle Hauptſtadt des rätſelhaften Reiches, aus dem das Geräuſch des Lebens wegen der räumlichen Entfernung und des Abſtandes im Denken nur gedämpft zu uns herüberklingt; am Endpunkt der lauteſte Reſonanzboden der Welt, Paris, von wo jeder, auch der leiſeſte Hauch des Lebens ſich verſtärkt und in tauſendfachem Echo vervielfältigt über die ganze Erde verbreitet.

Das Geheimnis des „Warum“ liegt zum Teil darin, aber vor allem — Sie ſelbſt haben es, glaube ich, ausgeſprochen — liegt es in

dem Metalldraht, der uns auf dem ganzen Wege begleitete und der Tag für Tag Nachrichten über uns an die Presse übermittelte, die sie weiterverbreitete.

Der Telegraph und die Presse, sie sind die unmittelbare Ursache der Volkstümlichkeit, deren sich unser Unternehmen zu erfreuen hatte.

Diese beiden sind es, die Ihre spannende Darstellung überallhin verbreitet haben, die den eintönigen und für uns nur allzu häufig höchst verdrießlichen Zwischenfällen der Reise Interesse verlieh. Bei peinlichster Wahrheitsliebe gegenüber den Tatsachen haben Sie es doch verstanden, sie durch die lebhafte Schilderung des Milieus in das rechte Licht zu setzen, ihnen den gebührenden Platz im Gemälde des Ganzen anzuweisen. Und das Publikum hat die Poesie gefühlt, die die einzelnen Kapitel dieser unserer modernsten Odyssee erfüllt.

Niemand wird jedoch beim Lesen Ihres Buches ahnen, welchen Aufwand an Willensstärke und moralischer Kraft es Sie gekostet hat. Ich, der ich die Ehre und die Freude hatte, der Gefährte Ihrer zwei Monate andauernden Kraftleistung zu sein, starker geistiger Anspannung inmitten niederdrückender materieller Widerwärtigkeiten, ich allein kann es bezeugen!

Und seit jenen zwei Monaten erfüllt mich ein Gefühl lebhafter Bewunderung und tiefer Freundschaft für Sie, das der Zeit trotzen soll!

In Zuneigung und Hochachtung,

lieber Barzini,

Ihr

Scipione Borghese

Erſtes Kapitel.

Von Paris nach Peking.

Was mir am 18. März begegnete. — In Paris. — „Eintreffen Peking erſten Juni!“ — Die Sorgen und die Tätigkeit des Wai-wu-pu. — Die Automobile. — Ettore.

Am 18. März 1907 mittags, einem für mich denkwürdigen Datum, ſaß ich in Mailand an meinem Schreibtiſch, vertieft in das Studium des nordamerikaniſchen Eiſenbahnweſens. Damals widmete ich mich mit Feuereifer den Eiſenbahnproblemen; ich ſchrieb und ſprach darüber und weidete mich an heimiſchen und ausländiſchen Reglements und Fahrplänen. Plötzlich riß mich ein langes Klingeln des Telephons, das auf meinem Arbeitstiſch ſteht, mit Gewalt aus den Eiſenbahnnetzen der Vereinigten Staaten.

„Hier Barzini! Wer dort?“

„Guten Morgen!“ — ich erkannte die Stimme Luigi Albertinis, des Chefredakteurs des „Corriere della Sera“ — „ich muß Sie unbedingt ſprechen; kommen Sie zu mir!“

„Sofort?“

„Augenblicklich.“

„Ich eile.“

„Beſten Dank.“

Ich ſtürze aus dem Hauſe, ſpringe in die erſte freie Droſchke, die mir begegnet, und gehe während der Fahrt eilig die Ereigniſſe der letzten vierundzwanzig Stunden durch, um den Grund einer ſo dringenden Aufforderung zu erraten.

Bedurfte die Zeitung ihres „Spezialberichterſtatters“? War irgendwo Krieg ausgebrochen? Nein, ſelbſt Venezuela erfreute ſich ſeit acht Tagen vollkommener Ruhe. Eine Revolution? Auch nicht; es war zu kalt dazu — Revolutionen beginnen in der ſchönen Jahreszeit; ſie ſprießen mit den Blumen hervor; erſt Ende April erhalten die Redaktionen die erſte Nachricht von dem regelmäßigen Wiedererwachen des Freiheitsſinnes unter den Völkern; ſie beſteht aus dem bekannten Telegramm: „Eine bulgariſche (oder griechiſche) Bande hat die Einwohner eines griechiſchen (oder bulgariſchen) Dorfes niedergemacht uſw.“ War ein unvorhergeſehenes Unglück geſchehen? Die Unglücksfälle binden ſich an keine Jahreszeit . . .

Ich war im Irrtum, in meinem Berufseifer überall Unheil zu wittern. Es hatte ſich auf keiner von beiden Hemiſphären etwas Ernſtes zugetragen. Als ich, bis oben voll von berechtigter Neugier, das Bureau betrat, das das Gehirn unſerer Zeitung darſtellt, fand ich den Chefredakteur ganz ruhig und heiter. Er reichte mir eine Nummer des Pariſer „Matin“, zeigte mir auf der erſten Seite unter einer Überſchrift in Rieſenbuchſtaben einige Zeilen und fragte:

„Was denken Sie darüber?“

Ich ſchaute hin und las folgende überraſchende Einladung:

„Wer iſt bereit, in dieſem Sommer von Peking nach Paris im Automobil zu fahren?“

Ich las die Anzeige noch einmal und empfand ein Gefühl der Bewunderung für den unbekannten Urheber eines derartigen Planes. Zum mindeſten mußte er ein großer Freund von Romantik ſein.

„Was denken Sie darüber?“ wiederholte Albertini.

„Herrlich!“

„Durchführbar?“

„Ah, das iſt etwas anderes! Aber ſelbſt wenn der Verſuch nicht gelingt, würde er doch äußerſt intereſſant ſein.“

„Und würden Sie bereit ſein, daran teilzunehmen?“

„Mit dem größten Vergnügen.“

Wir verwandten einige Minuten auf das Durchblättern der folgenden Nummern des „Matin“, um einige weitere Mitteilungen über die abenteuerliche Reiſe zu ſuchen. Zuſtimmungsſchreiben füllten Spalten über Spalten; es waren Briefe, die eine allzu raſch entflammte Begeiſterung bekundeten, als daß ſie von langer Dauer hätte ſein können. Einer jedoch unter vielen feſſelte unſere Aufmerkſamkeit, weil er von einem Italiener herrührte und kurz und kühl war wie eine Empfangsbeſcheinigung. Er lautete:

„Ich beteilige mich an der Wettfahrt Peking-Paris mit meinem Automobil ‚Itala‘. Wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mir möglichſt bald alle Einzelheiten mitteilten, um meine Vorbereitungen danach treffen zu können.

Fürſt Scipione Borgheſe.“

Name und Stil machten mich ſofort nachdenklich: das war ein Mann, der das, was er ſagte, ernſt meinte.

Don Scipione Borgheſe (ſ. Anhang 1) war mir durch ſeinen Ruf als Automobiliſt und Reiſender bekannt. Im Jahre 1900 hatte er mit einer Karawane Perſien, zum Teil auf wenig bekannten Strecken, durchquert; er war in Turkeſtan eingedrungen und durch die weite Baraba-Steppe bis Barnaul gelangt; von da hatte er die Flußläufe des Ob und Tom zu Schiff befahren und Tomsk erreicht; in Tomsk hatte er die ſibiriſche Eiſenbahn benutzt, die ihn bis zum Geſtade des Stillen Ozeans brachte. Uber ſeine Reiſe hatte er ein Buch geſchrieben, ein gelehrtes Buch, das die ſtrenge Genauigkeit eines Schiffstagebuchs aufwies, ins Detail gehend, ruhig, ſachlich, das den Verfaſſer als Mann von überlegendem, klarem Sinne kennzeichnete, der ſich bei ſeinen Beobachtungen nicht allzuſehr durch Erregungen, weder durch

Bewunderung noch durch Gefühlsausbrüche, ablenken ließ. Der Verfasser erwies sich mehr als Mathematiker denn als Dichter; man bemerkte eine Vorherrschaft des Kopfes über das Herz, des Willens über das Gefühl. Fürst Borghese erschien mir als einer jener Männer, welche wollen, wissen und handeln. Er hätte seine Unterschrift zu der Fahrt Peking-Paris nicht gegeben, wenn er nicht entschlossen wäre, zu fahren und, einmal abgefahren, alles Menschenmögliche daran zu setzen, um als Sieger hervorzugehen. Ich hatte sofort Vertrauen zu ihm.

Der Chefredakteur unterbrach die Lektüre des „Matin" und sagte mir in dem Tone einer plötzlichen Entschließung:

„Fahren Sie sofort nach China!"

„Gut."

„Die Wettfahrt Peking-Paris beginnt am 10. Juni. Sie machen zuerst eine Reise durch Amerika und den Stillen Ozean und auf der Reise stellen Sie interessante Beobachtungen an. Die Beendigung des Prozesses Thaw in Neuyork . . ."

„Gut."

„Der Wiederaufbau von San Francisco . . ., die japanisch-amerikanische Spannung wegen Hawais . . ., Japan nach dem Kriege . . . Und über Asien beenden Sie Ihre Rundreise um die Welt."

„Gut. Und die Fahrt Peking-Paris?"

„Sie erhalten unterwegs nähere Weisungen. Wir werden beim Fürsten Borghese anfragen, ob er damit einverstanden ist, daß Sie sich ihm anschließen. Ich hoffe ja. Auf alle Fälle finden Sie in Peking alles bereit. Eventuell stellen wir Ihnen eins von unseren eigenen Automobilen zur Verfügung. Der nächste Dampfer nach Amerika geht . . . warten Sie . . . hier ist ein Fahrplan. Übermorgen, am 20. März, geht vom Norddeutschen Lloyd ‚Kaiser Wilhelm der Große' von Cherbourg nach Neuyork. Sie fahren heute nach Paris. Ist noch Zeit?"

Ich sah nach der Uhr und rief mir meine neue Eisenbahnwissenschaft (Abteilung Fahrpläne) ins Gedächtnis zurück.

„Ich habe vollauf Zeit."

„Glückliche Reiſe alſo!"

„Auf Wiederſehen!"

Wir tauſchten einen kurzen Gruß aus und umarmten uns in einer jener Aufwallungen von Anteilnahme und Freundſchaft, die in gewiſſen Augenblicken Menſchen, die ſich gegenſeitig wohlwollen, mit gleichen Empfindungen erfüllen.

Einige Minuten ſpäter ſtürmte ich die Treppe hinunter und ſtieß mit einem Kollegen zuſammen, der ſie mit der Langſamkeit eines Menſchen emporſtieg, der von ſeiner regelmäßigen, gewohnten Arbeit erwartet wird.

„Wohin ſo eilig?" fragte er mich.

„Ich will eine Reiſe um die Welt machen", erwiderte ich ſtolz und blieb einen Augenblick auf dem Treppenabſatz ſtehen.

„Renommiſt!" rief er und brach in lautes Gelächter aus. „Ich kann mir denken, wohin du in Wirklichkeit gehſt."

„Wohin denn?"

„Zum Frühſtück — es iſt ſpät, und du haſt Hunger. Guten Appetit!"

Die Ungläubigkeit meines Freundes, die doch ſo viel geſunden Menſchenverſtand verriet, machte mir plötzlich klar, in welch ſeltſamer, abenteuerlicher, unwahrſcheinlicher Lage ich mich befand. Ich blieb einen Augenblick zweifelnd und verwirrt ſtehen, ehe ich ein „Danke" antwortete und meinen Weg fortſetzte. Der alte Abenteurerroman, in dem die auftretenden Perſonen alle Erdteile durchwandern und alle Meere durchſchiffen, ehe der Leſer bis zur letzten Seite gelangt, iſt außer Mode gekommen, weil ſelbſt die Kinder ihn für zu weit von der Wahrheit entfernt halten, obgleich es doch noch jemand gibt, der ihn erlebt: den Journaliſten.

Am ſelben Tage entführte mich der Expreßzug durch den Simplon nach Paris.

In Paris wurden in den Redaktionsräumen des „Matin“ ſtarkbeſuchte Verſammlungen abgehalten, um die Meinungen über die Wettfahrt auszutauſchen. Neben vielen Teilnehmern an der Wettfahrt hatten ſich Reiſende, Diplomaten, die in China geweſen waren, und Gelehrte eingefunden, die über alle Erdteile die genaueſte Auskunft geben konnten, ohne ſie je geſehen zu haben. Die Debatten waren lebhaft geweſen; die Stenographen hatten mit peinlicher Treue ſeltſame Unterredungen, in denen mehr gefragt als geantwortet wurde, niedergeſchrieben. Der zur Verhandlung ſtehende Stoff erwies ſich als mit mehr Unbekannten geſpickt als eine Aufgabe aus der höheren Algebra.

Im ganzen hatten dieſe Verſammlungen einen unleugbaren Nutzen gebracht. Es war gelungen, die beſte Reiſeroute feſtzuſtellen. Zahlreiche Telegramme waren nach Peking, nach Petersburg, nach Irkutsk mit der Bitte um Auskunft abgegangen. Der weiſe und kluge Wai-wu-pu, der Große Rat des Himmliſchen Reiches, hatte ſich darauf beſchränkt, mit — einer Frage zu antworten, die er durch die franzöſiſche Geſandtſchaft übermitteln ließ:

„Wie groß iſt die Zahl der Automobile, die von Peking nach Paris fahren wollen?“

Welche Bedeutung dieſe Zahl in den Augen des Großen Rates des Himmliſchen Reiches beſaß, iſt nicht leicht zu begreifen; vielleicht befürchtete der Wai-wu-pu wieder eine Invaſion.

Die Ruſſiſch-Chineſiſche Bank in Peking hatte geantwortet: „Die Päſſe von Nankou und von Ku-pei-ku ſind für Automobile genügend breit, aber ſteil und felſig.“

Genügend breit — die Sachlage erſchien in Paris äußerſt günſtig, wenn man ſie mit den über die ſonſtigen Straßen eingegangenen Nachrichten verglich. Der Weg durch Turkeſtan über Samarkand, der Weg über das Altaigebirge waren für abſolut unmöglich erklärt worden. Es blieb alſo nur der Weg durch die Mongolei über Kalgan und Kiachta mit jenen „genügend breiten“ Päſſen.

Die wahre Erlösung der Teilnehmer war nicht etwa erwartet. In einer hohen Versammlung erlesener und Ausgewählter eine ziemlich peinsönliche Erklärung, die folgendermaßen lautete:

„Die Schwierigkeiten dieser außergewöhnlichen Wettfahrt erschienen nach genauer Prüfung und wochenlangem Studium weit bedeutender, als wir im ersten Augenblicke glaubten. Peking-Paris ist vielleicht ein unausführbarer Versuch! Es bietet sich hier eine Gelegenheit für die Pio-

Der „Zaar" und Bruno vor der Rückkehr im Hafe der chinesischen Hafenstadt in Peking.

niere des Automobilsportes, der Zuhrtempo die Aufgabe zu stellen, Wüsten, Gebirge, Steppen, die halbe Welt zu durchqueren."

Der „Motor" vergleicht die Fahrer mit den Verkehr, den Pol zu erreichen. Dazu greife Pakkhaus hatte sich eine noch entschiedenere Meinung gebildet und die in der Erklärung der Teilnehmer ausgesprochene und sogar gerechtfertigt. „Peking-Paris ist ein unausführbarer Versuch."

Ich muß gestehen: als ich am Morgen des 30. Juli Paris verließ, um mich in Oberhausen einzuschiffen, bedauerte ich eine gewisse

Skeptizismus über die Wahrſcheinlichkeit, nach dieſem ſelben Paris auf einem Automobil zurückzukehren, das von der Hauptſtadt Chinas aus ſeine Fahrt angetreten hätte. Und in der verſchwiegenen Tiefe meines Herzens dankte ich dem Himmel — und Nikolaus II. — für das Vorhandenſein der die Rolle der Vorſehung ſpielenden ſibiriſchen Eiſenbahn, die mich vorkommendenfalls in einem entſprechend kurzen Zeitraum nach Hauſe bringen würde.

Unterwegs vergaß ich ſchließlich die Automobilwettfahrt beinahe ganz. Die Fahrt Peking-Paris erſchien mir nicht mehr als der eigentliche Zweck meiner eiligen Reiſe um die Erde, ſondern nur als eine letzte problematiſche Epiſode, als das zweifelhafte Ende eines „Looping the Loop" um unſeren Planeten. Übrigens ſprachen die Zeitungen bereits nicht mehr davon. Die Angelegenheit ſchien in den Abgrund der Vergeſſenheit gefallen zu ſein, in dem alle überſpannten Projekte, alle Utopien wie durch Schickſalsgewalt verſchwinden.

Aber nein! Jemand dachte noch daran, arbeitete, traf Vorbereitungen, organiſierte. Ein kurzes Telegramm ließ mich dies erkennen, eine Weiſung, die mir eines Abends in meinem Hotel in Neuyork zugleich mit meinem Zimmerſchlüſſel überreicht wurde. Ich öffnete die Depeſche im Fahrſtuhl, der mich zu meinem Stockwerke hinaufbrachte; ich las ſie, las ſie wieder und war von ihrem Inhalte dermaßen in Anſpruch genommen, daß ich, ohne es zu bemerken, im vierzehnten Stockwerke anlangte, wo der Liftmann mich fragte, ob ich beabſichtigte, das Dach des Gaſthofes zu beſteigen.

Jene lakoniſche und geheimnisvolle telegraphiſche Mitteilung lautete: „Eintreffen Peking erſten Juni!" Kein Wort weiter.

Und pünktlich wie eine Sonnenfinſternis ſtieg ich am 1. Juni abends 6 Uhr in der Station Peking aus, auf jenem elenden Bahnhofe, der ſich an den Fuß der prächtigen alten Mauern der Tatarenſtadt anlehnt, an die gewaltigen Baſtionen des Tſien-men, des Kaiſertors, gleichſam um im Schatten ſo erhabener Größe ſeine eigene Erbärmlichkeit und die Entweihung des Ortes zu verbergen.

Am letzten Abend hatte mich ein italienischer Gendarm im Foyer der Schlafwagengesellschaft auf mich überraschte mir ein Schreiben, das für mich auf der italienischen Grenzstation abgegeben worden war, sowie ein Briefchen.

Das Schreiben war von der Redaktion des „Corriere della Sera“ und ersuchte — nach beinahe zwei Monaten — die Depesche, die ich in Neuyork erhalten hatte, die Veranlassung mich, doch ich auf der

Straße in Mardin.

„Italia“ den Fürsten Borghese an der Westküste telegraphen hatte. Ich war sehr erfreut. Eine andere Notiz, die ich mit unverhohlener Genugtuung begrüßte, besagte, daß ich infolge einer gestohlen hatte „Corriere della Sera“ und dem „Daily Telegraph“ gleichlautenden Vertrages erhalte, einen ergänzenden telegraphischen Nachrichtendienst über die Fahrt Peking-Paris auch für das große Londoner Blatt zu übernehmen.

Ich vergesse nie, daß ich mir meine ersten journalistischen Lorbeeren in London verdient habe. Drei Jahre hier, bis ich als Berichterstatter

auf engliſchem Boden zubrachte und während der ſich meine Seele an dem großartigen Schauſpiel einer einheitlichen, ſich über den ganzen Erdball erſtreckenden Tätigkeit weidete, hatte ich ein Gefühl der Dankbarkeit und überzeugter Bewunderung für England, ſowie der rückhaltloſen Anerkennung des engliſchen Journalismus in mir bewahrt. Ich betrachtete die Aufforderung, am „Daily Telegraph“ mitzuarbeiten, als einen ſchmeichelhaften Vertrauensbeweis und nahm ſie mit ehrerbietiger Eile an.

Das mir von dem Gendarmen überbrachte Briefchen war vom Fürſten Borgheſe. Er war ſchon vor einer Woche eingetroffen. Er hieß mich willkommen und erſuchte mich um eine Begegnung am 6. Juni. Wir hatten uns nie im Leben geſehen, und da es uns beſchieden ſein ſollte, monatelang zuſammenzuleben und Brot und Mühſeligkeit während einer langen, abenteuerlichen Reiſe zu teilen, ſo hatten wir beide ein lebhaftes Verlangen, uns kennen zu lernen. Ich würde ſofort zu ihm geeilt ſein, um ihn aufzuſuchen, wenn er mir in ſeinem Billett nicht mitgeteilt hätte, daß er ſich in dieſem Augenblicke einige hundert Kilometer von Peking befinde, in der Abſicht, die Straße nach Kalgan zu erkunden und zu erproben, ein genügender Grund, um mich zu geduldigem Warten zu veranlaſſen.

Ich blieb an jenem Abend bis tief in die Nacht auf der Veranda des Gaſthofes ſitzen und gab mich den Träumen meiner Phantaſie hin. Ich erkannte mein altes Peking nicht wieder, die prachtvolle Hauptſtadt der Starrheit, die ich vor ſieben Jahren verlaſſen hatte. Damals war ſie da und dort verwüſtet infolge der Belagerung der Geſandtſchaften und der Wiedervergeltung von ſeiten der ziviliſierten Welt, aber ſie war noch unberührt in ihrem Geiſte und in ihrem Ausſehen, ſich ſelbſt treu, ſeltſam, einzigartig, umgeben von der geheiligten Linie ihrer ungeheueren Mauern. Jetzt erhoben ſich im Geſandtſchaftsviertel in den vom Sonnenuntergange geröteten Himmel eine Menge Dächer europäiſcher Paläſte und Villen, Kirchturmſpitzen, Türme mit und ohne Uhren, das Profil einer modernen Stadt des Weſtens, das die

in der Ferne ſich erhebenden zierlichen Pagoden innerhalb der Umwallung der Kaiſerſtadt zum Teil verdeckte. Elektriſche Lampen flammten in der Straße auf und beleuchteten die Uniformen vorübergehender europäiſcher Soldaten. In der Richtung auf das Hata-men-Tor ertönten die Pfiffe der Lokomotiven. Jeden Augenblick ließ ſich im Innern des Hotels die Telephonklingel vernehmen, die die Klänge eines Orcheſters übertönte. Und das Orcheſter, ein europäiſches, ſpielte vor einer Verſammlung chineſiſcher Würdenträger, die ohne Eßſtäbchen aßen. Ich dachte daran, daß wir im Begriff ſtanden, ſo vielen beklagenswerten Neuerungen noch das Automobil hinzuzufügen . . .! China macht Fortſchritte, ſagte ich mit einem gewiſſen Bedauern zu mir ſelbſt.

Der folgende Tag belehrte mich jedoch, daß China in der Tat keine Fortſchritte gemacht hatte. Denn alle die Neuerungen, die ſo großen Eindruck auf mich gemacht hatten, waren gewiſſermaßen nur Gefangene, die in einer Art Europäiſierungsanſtalt eingeſchloſſen waren; ſie gingen nicht über die Mauern des Geſandtſchaftsviertels hinaus, das überdies ſtark befeſtigt war. Ringsherum lag unberührt, ſich immer gleichbleibend, die unermeßliche Stadt, das Peking vergangener Jahrhunderte. Und in dieſem Peking, in einem alten Palaſte mit vielen Höfen, hielt ein Rat weiſer und verehrungswürdiger Männer, der Wai-wu-pu, der Große Rat des Himmliſchen Reiches, Wache gegen jede Entweihung durch den Weſten.

An der Spitze des Wai-wu-pu ſtand der berühmte Na Tung, einſt Haupt-Boxer, Ex-Zum-Tode-Verurteilter, deſſen Kopf die Mächte als Bedingung des Friedens von 1900 gefordert hatten. Statt deſſen war er eine Art Miniſter des Auswärtigen geworden und hatte natürlich ſeinen Kopf behalten — und in dem Kopfe ſeine Ideen! In dieſem Augenblick war der Große Rat mit Eifer darauf bedacht, das Reich vor einem neuen, ſchrecklichen Feinde zu beſchützen.

Dieſer Feind hieß Ki-tſcho oder „Kraftwagen“, eine anmutige Neubildung, die bei Gelegenheit zur Bezeichnung des Automobils entſtanden war. Man ſprach nur vom Ki-tſcho, wie man

einſt vom „Huo-tſcho“, dem „Feuerwagen“ (auf europäiſch: Eiſenbahn), geſprochen hatte. Weshalb kommen die Ki-tſcho? Was wollen ſie? Angſtvolle Fragen, die den Wai-wu-pu in tiefes Nachſinnen über die Geſchicke Chinas verſenkten. In den Kopf eines chineſiſchen Mandarinen wollte der Gedanke nicht hinein, daß die Ki-tſcho nur von Peking nach Paris fahren wollten, ſogar ohne für dieſes mühevolle Unternehmen Bezahlung zu verlangen. Um nach Paris zu gelangen, exiſtierten raſchere, ſichere, bewährte Mittel. Es lagen ſicher geheimnisvolle, uneingeſtehbare Gründe für eine derartige Seltſamkeit vor. Der Wai-wu-pu zweifelte nicht, daß Europa ein Experiment plane. Aber was für eins?

Prinz Tching, ein Mann von weitem Blick, neigte zu dem Glauben, die Europäer wollten die Möglichkeit ſtudieren, mit Hilfe von Automobilzügen raſch mit China in Verbindung zu treten, ohne fernerhin genötigt zu ſein, es um Eiſenbahnkonzeſſionen zu erſuchen. Die angeblichen Automobiliſten waren ſelbſtverſtändlich alles Ingenieure unter dem Oberbefehl eines italieniſchen Fürſten. Das Projekt bedeutete den völligen Ruin der chineſiſchen Eiſenbahngeſellſchaft, die die Linie nach Kalgan baute, eine Linie, die bereits bis Nankou geführt worden war. Und an dieſer Geſellſchaft war Prinz Tching mit Kapital beteiligt...

Na Tung betrachtete die Dinge unter einem noch ſchrecklicheren Geſichtspunkte. Die Ki-tſcho ſuchten nach ſeiner Meinung eine Straße zum Einbruche in das Reich. War nicht früher die Mongolei der Weg geweſen, auf dem die Gefahr nahte? Hatte nicht die Große Mauer zur Verteidigung des Reiches nach dieſer Seite hin gedient? Welche Mauer hätte den Durchgang für ein Heer von Ki-tſcho ſperren können, das unter dem erſten beſten Vorwand eines Boxeraufſtandes von den Bergen herabſteigen und diesmal zur rechten Zeit kommen würde, um — o weh! — die dazu beſtimmten Köpfe der diplomatiſchen Körperſchaft abzuſchneiden? Die Automobiliſten, die ſich an der Fahrt Peking-Paris beteiligten, waren ſelbſtverſtändlich

nicht entbeckt als unter dem Oberbefehl eines italienischen Fürsten stehende Offiziere.

Einen Beweis für den Ernst der Lage fand der Wai-wu-pu darin, daß die Gesandten von Frankreich, den Niederlanden, Italien und Russland in Peking sich entschlossen hatten, den Gefangen der Nationalbibliothek beizuwohnen. Namentlich die ersten drei bewahrheiten die größeren Verfeinerung mit offiziellen und offiziösen Mitteln, in denen sie die feierliche Ausstellung von Büchern für die Zukunft durch die Wan-

Leben Buch an einem Holzpfahl.

gelei verlangten, ausgerichtet auf die Namen der Nationalbibliothek, ihrer Bibliothekare (die entweder Ungarinnen oder Offiziere waren). Was sollte man tun? Man mußte für das Wohl des Vaterlandes Opfern, und der Wai-wu-pu stritt. Er begann mit der Verweigerung der Hilfe.

Als hinden gefährliche Beispiele können der europäischen Offiziere hatte der Wai-wu-pu den Plan der an, unterstand aber bedenklich all ihren Maßnahmen. Im Grunde genommen war der Wai-wu-pu eigentl zu dem Zwecke gebildet worden, den Europäern mit zu lügen. Die Europäer verlangten Häfen, Bergwerke, Eisenbahnen,

Univerſitätslehrſtühle, Entſchädigungen für mißhandelte Miſſionare, und China ſah die Notwendigkeit einer Organiſation der Verteidigung ein. Es hatte jenen Tſungli-jamen geſegneten Angedenkens ins Leben gerufen, deſſen Hauptaufgabe darin beſtand, alle europäiſchen Forderungen in der Schwebe zu erhalten, indem er die Antworten auf eine ferne Zukunft verſchob. Nach dem Boxeraufſtande wollten die Mächte von dem Tſungli-jamen nichts mehr wiſſen, und die chineſiſche Regierung willfahrte ihnen, indem ſie den Wai-wu-pu ſchuf, der den Vorteil bot, daß er die Forderungen nicht in der Schwebe ließ: er antwortete ſofort mit nein.

Nach den Verträgen konnte China aber denjenigen Fremden, die eine Provinz des Reiches bereiſen wollten, die Päſſe nicht verſagen. Es trat noch ein ernſter Zwiſchenfall hinzu, der den Wai-wu-pu von ſeinem Entſchluſſe abbrachte, ein Zwiſchenfall, der in ſeiner Tragweite von den geſcheiten Mandarinenköpfen nicht vorausgeſehen und gewürdigt worden war: die Automobile waren bereits in Peking eingetroffen! Schlimmer noch, ſie zeigten ſich auf den Straßen Pekings, obgleich ihnen dies verboten war, außer wenn ſie darauf eingingen, ſich von einem oder höchſtens zwei Maultieren ziehen zu laſſen. Wenn man die Päſſe noch länger vorenthalten hätte, ſo wären dieſe Teufelsmaſchinen offenbar in Peking geblieben. Sie hätten fortgefahren, die heilige Ruhe der Hauptſtadt zu ſtören, hätten die Gemüter des Volkes verwirrt, überall den Samen abendländiſcher Korruption verbreitet, den Unwillen der Geiſter, die Rache des Feng-ſchui heraufbeſchworen. Sie in Peking zu laſſen, wäre dasſelbe geweſen, als hätte man den Feind in die eigene Feſtung eingelaſſen. Beſſer war es, ſie möglichſt bald wieder loszuwerden. Und der Wai-wu-pu bot die Päſſe an. Aber für den Weg durch die Mandſchurei.

Das diplomatiſche Ringen begann von neuem. Neue Noten, neue Beſuche, neuer Tee. Die Chineſen verloren an Terrain. Endlich willigten ſie ein, die Päſſe für die Mongolei auszuſtellen, ohne jedoch die Namen der Automobile darin zu verzeichnen. Die italieniſche

Gesandtschaft wies sie zurück. Der Wai-wu-pu schickte Pässe, die Strafanträgen glichen. „Der Ki-tscho ist in China etwas Neues," besagten jene kostbaren Dokumente, „ein Grund, weswegen die chinesische Regierung keinerlei Verantwortung betreffs der Fahrt übernimmt. Im Gegenteil bleibt der Reisende voll verantwortlich für jedes Unglück und für jeden Schaden, der durch ihn oder sein Fahrzeug entstehen könnte, und er ermächtigt die Behörden, sein Geld und sein Gepäck mit Beschlag zu belegen als Bürgschaft für die Entschädigung, die er zu zahlen hätte." Es war geradezu eine Autorisation, uns auszuplündern! Die italienische Gesandtschaft wies auch diese Strafanträge zurück, indem sie dem Wai-wu-pu ankündigte, der Fürst Borghese und seine Reisebegleiter würden an dem festgesetzten Tage auch ohne Pässe abreisen, und die chinesische Regierung würde die Verantwortung für ihre Sicherheit übernehmen müssen. Vergebens wurden neue Ausflüchte gesucht, um nicht nachgeben zu müssen, darunter auch der, es sei aus dunkel angedeuteten politischen Gründen nicht angängig, die mongolischen Fürsten zu beunruhigen. Schließlich entschloß sich der Wai-wu-pu, die gewünschten Pässe für die Mongolei auszustellen, indem er sich, als letzte Genugtuung, um den Schein zu retten, damit begnügte, die Übersetzung ins Mongolische zu verweigern. Diese Übersetzung hätte die Fürsten allerdings allzusehr beunruhigt. Und dann mußte man den Fremden doch etwas verweigern, einem unverletzlichen Prinzip zuliebe, um nicht gefährliche Präzedenzfälle zu schaffen.

Die Behandlung der Paßangelegenheit gewährte bei den Gesellschaften der kleinen Diplomatenstadt in Peking reichlichen Stoff zu heiteren Unterhaltungen. In Wirklichkeit war die Sache jedoch ernst. Sie bewies, daß die chinesische Regierung heute dieselbe ist wie vor der internationalen Strafexpedition vor sieben Jahren; sie ist von derselben Feindseligkeit gegen die Fremden, derselben Unwissenheit betreffs deren Verhältnisse, sowie von einer unveränderten Anmaßung und einer unveränderten Treulosigkeit beseelt. Die Invasionen, die Niederlagen,

der Krieg in der Mandſchurei haben die Menſchen und die Anſchauungen in China in keinerlei Hinſicht geändert. Und jedermann, der die kleinen Vorkommniſſe in den täglichen diplomatiſchen Beziehungen zu der chineſiſchen Regierung aufmerkſam verfolgt, erkennt heute die ernſten Symptome des Fremdenhaſſes wieder, die der letzten Belagerung der Geſandtſchaften vorausgingen, und ſieht eine neue Ära des Blutvergießens voraus.

Das Warten auf die Päſſe verzögerte jedoch nicht die Vorbereitungen zur Abfahrt der Automobile. Von Schanghai war mit der Hankouer Eiſenbahn eine Ladung Benzin und Öl angekommen, die zur Ergänzung der Vorräte längs der Straßen durch die Mongolei beſtimmt war. Eine Karawane von 14 Maultieren war mit dieſer Ladung von Peking abgegangen, und am 4. Juni zeigte ein von der Ruſſiſch-Chineſiſchen Bank in Kalgan aufgegebenes Telegramm an, daß ſchon 19 Kamele unter der Führung eines Lamas nach der Mongolei unterwegs ſeien, um das Benzin und das Öl an die Brunnen von Pang-kiang, von Udde und nach der Stadt Urga zu ſchaffen. Ein erſter Ergänzungsvorrat erwartete uns in Kalgan.

Von 25 für die Wettfahrt eingeſchriebenen Fahrzeugen ſtellten ſich nur fünf ein. Es waren dies ein Contal-Dreirad von ſechs Pferdekräften, zwei de Dion-Bouton von zehn Pferdekräften, ein Spyker von 15 Pferdekräften und unſere Itala von 50 Pferdekräften. Die erſten drei waren franzöſiſcher Herkunft, das vierte holländiſcher. Das eine Automobil war von großer Leiſtungsfähigkeit, aber ſchwer, die übrigen vier ſchwächer, aber leicht. Die Itala war in der Tat 600 Kilogramm ſchwerer als der Spyker, der ſchwerſte der gegneriſchen Wagen, der mit der geſamten Reiſeausrüſtung 1400 Kilogramm wog.

In Frankreich waren vom erſten Auftauchen des Planes an alle Fachmänner darin einig geweſen, daß der Typus eines kleinen Automobils die größten Ausſichten auf Erfolg habe. Auf guten Straßen kann die leichte Maſchine eine geringere Schnelligkeit entwickeln als

eine Strecke und schwerer, aber dafür kann sie mit größerer Schicklichkeit und Schnelligkeit die Hindernisse an ihrer ganzheren Wegbreite überwinden; und auf der Strecke Peking-Paris mußte man schwer ganzbare Stellen langlagen auf Schritt und Tritt voraussehen.

Fürst Borghese war dagegen infolge seiner langen Erfahrung, die er auf Automobilisten gesammelt hatte, dabei gelassen, daß ein Wagen von großer Stärke infolge seines hohen Baues die Strapazen

Fürst Borghese. Der „Itala“ bei Nikolajewsk.

einer abenteuerlichen Fahrt besser aushalten würde und daß die Verminderung der Stärke durch die bei Gewichts nicht aufgewogen würde. Als eine Maschine von 1400 Kilogramm eine Schwierigkeit überwinden kann, kann dies auch eine Maschine von 2000 Kilogramm, gesetzt daß den Wagen, 30—40 Pferdekräfte mehr zu haben.

Dieser Konzept passierten zwei Meinungen, beide vertraute Gegenstand gewisse Theorien hätten einen der wichtigsten Konzepten der Wettfahrt. Schon bei Wien machte der „Mercier“ und Nabob bei Ostrowno den Fürsten Borghese mit der „Itala“ auf die Bedeutung des Konzepts

zwiſchen großen und kleinen Wagen aufmerkſam, „von denen die einen raſcher fahren und die andern leichter überall durchkommen können“.

Der „Spyker“, die beiden „de Dion-Bouton“ und der „Contal“ gelangten auf dem Wege über Taku nach Peking. Am 4. Juni begaben ſich ihre Führer und mein verehrter Kollege Du Taillis vom „Matin“ auf das Zollamt in Tientſin, um ſie in Empfang zu nehmen. Sie ließen ſie auf zwei Spezialwaggons verladen und geleiteten ſie nach Peking. Hier wartete ihrer eine unangenehme Überraſchung. Während des Transports war der eine der Spezialwaggons verſchwunden!

Wer wäre nicht auf die Vermutung gekommen, daß der Wai-wu-pu dabei ſeine geheimnisvolle Hand im Spiele gehabt hatte? Aber es erwies ſich ſofort, zur Ehre des Wai-wu-pu, daß ſeine Hand unſchuldig war. Der Waggon war auf einer Zwiſchenſtation vom Zuge losgekoppelt worden und ſtand in einem Güterſchuppen, ohne daß jemand den Grund dafür anzugeben wußte, infolge eines jener Zwiſchenfälle, wie ſie ſich von Zeit zu Zeit auf den Bahnen aller Länder ereignen. Nach ihrer Ankunft in Peking entſchädigten ſich die Automobile für dieſe Verſpätung dadurch, daß ſie die Stadt an dieſem und den folgenden Tagen der Länge und Breite nach durcheilten.

Die „Itala“, die eine Woche vorher von Hankou gekommen war, beobachtete eine reſerviertere Haltung. Sie hatte vor dem öſtlichen Tore auf der Straße nach dem Sommerpalaſt einige Probefahrten unternommen und hatte ſich dann, mit ſich ſelbſt zufrieden, in den Hof der italieniſchen Geſandtſchaft unter die Obhut Ettores, ihres Mechanikers, zurückgezogen. Er putzte ſie, ſchmierte ſie, unterſuchte ſie, ging im Kreiſe um ſie herum und betrachtete ſie von allen Seiten, wie es der Bildhauer mit ſeinem Werke tut.

Ettore Guizzardi, des Fürſten Borgheſe und mein ſympathiſcher Reiſebegleiter, iſt kein gewerbsmäßiger Chauffeur, er iſt ein geborener Chauffeur. Er iſt der Sohn eines Eiſenbahnmechanikers; von Geburt an mit den Maſchinen vertraut, verſteht er ſie ſofort,

von welcher Art ſie auch ſein mögen; wie der Züchter das Pferd, beurteilt er ſie auf den erſten Blick.

Seine Geſchichte iſt ganz eigenartig. Eines Tages — es ſind jetzt wohl zehn Jahre her — ereignete ſich in der Nähe einer Villa des Fürſten Borgheſe, in Albano bei Rom, ein Eiſenbahnunglück. Eine Lokomotive entgleiſte und ſtürzte den Bahnkörper hinab, wobei ſie ſich überſchlug. Der Fürſt, der ſich in der Villa befand, eilte mit ſeiner Dienerſchaft zu Hilfe. Der Lokomotivführer war tot, der Heizer, ein junger Menſch von 15 Jahren, der im Geſicht verwundet war, wurde ohnmächtig aufgehoben, in die Villa gebracht und hier geheilt. Es war Ettore, der Tote ſein Vater.

Als der Junge geneſen war, bot ihm der Fürſt an, in dem Hauſe, das ihn aufgenommen hatte, zu bleiben, und machte ihn zum Chauffeur. Zu jener Zeit beſaß Don Scipione eines der erſten Benzinautomobile von ſechs Pferdeſtärken, eines jener komiſchen Fahrzeuge, die man jetzt nicht mehr ſieht, mit dem Motor hinten und mit Riemenantrieb, der bei Steigungen mit Pech beſtrichen werden mußte, wenn er ſeine Pflicht tun ſollte! Ettore machte ſich ſofort mit allen Geheimniſſen jener Maſchine vertraut, zwang ſie zum Funktionieren und konnte unter der Leitung des Fürſten mit ihr eine Reiſe von Rom auf ein Schloß in Südungarn antreten, wo Verwandte der Familie Borgheſe leben. Nach dieſer Probefahrt erhielt Ettore den Auftrag, ſich zum Mechaniker auszubilden; er arbeitete zuerſt als einfacher Arbeiter in den Werkſtätten der F. I. A. T. (Fabbrica italiana automobili-Torino) in Turin, ſpäter in Genua auf der Anſaldo-Werft, wo er die Schiffsmechanik ſtudierte, ſodann in andern Werkſtätten, erwarb ſich das Patent eines Mechanikers und kehrte dann zu den Automobilen des Fürſten zurück.

Von da an ſtanden elf Automobile unter ſeiner Leitung. Und jetzt dirigiert er ſämtliche Maſchinen des Hauſes Borgheſe: die Maſchinen für die Beleuchtung, die Heizungsanlagen, die Motore zum Betriebe der Wäſcherei und die Pumpen; er beſitzt eine Werkſtatt,

wo er ſich mit Reparaturen und mit Erfindungen beſchäftigt. Denn Ettore erfindet, verbeſſert, bringt neue Apparate an den Automobilen an und er könnte den Fabriken, die ſich dem Bau von Motorwagen widmen, ausgezeichnete Ratſchläge erteilen. Er weiß ſich ſtets zu helfen, ſtets ein Mittel gegen jede Beſchädigung ſeiner Maſchinen ausfindig zu machen, und iſt ſtets bereit, mit Hammer und Kopf zu arbeiten. Er arbeitet ſchweigend, raſch, in militäriſcher Weiſe. Wenn er ſeinen Namen nennen hört, antwortet er: „Zu Befehl!“ In ſeiner äußeren Erſcheinung gleicht er einem Berſagliere.

Das erſtemal, als ich ihn ſah, lag er unter der „Itala“ ſo lang er war ausgeſtreckt auf dem Rücken, unbeweglich, mit gekreuzten Armen. Im erſten Augenblick glaubte ich, er arbeite, aber nein, im Gegenteil, er ruhte aus. Später, unterwegs, bemerkte ich, daß dies eine ſeiner Lieblingsſtellungen, ein Zeitvertreib für ihn war. Wenn er nichts zu tun hat, ſtreckt er ſich unter dem Automobil aus und betrachtet es, Welle um Welle, Stück für Stück, Schraube um Schraube. Stundenlang unterhält er ſich in ſeltſamen Zwiegeſprächen mit ſeiner Maſchine.

Zweites Kapitel.

Die Abfahrt.

Fürſt Borgheſe. — Die „Itala“. — Die Vorbereitungen. — Der Abend vor der Schlacht. — Die Abfahrt.

Fürſt Borgheſe hatte in ſechs Tagen 500 Kilometer zu Pferd zurückgelegt, alle Wege, die nach Kalgan führten, unterſucht und ihre Breite mit Hilfe eines Bambusſtabes von der Breite des Automobils gemeſſen. Die Fürſtin Anna Maria, ſeine Gemahlin, hatte ihn in Geſellſchaft einer befreundeten Dame auf ſeinem beſchwerlichen Ritte begleitet, und die beiden Damen, die ebenfalls mit Bambusmeßſtäben verſehen waren, hatten wie gewöhnliche Feldmeſſer bei der Feſtſtellung der ſchmalſten Stellen mitgewirkt. An vielen Punkten teilte ſich die Straße, verzweigte ſie ſich, und es ergab ſich ſomit die Notwendigkeit, alle Wege kennen zu lernen, um den beſten zu wählen. Der Fürſt kehrte nach Peking zurück mit einer vollſtändigen topographiſchen Karte im Kopfe.

Er beſitzt ein ſtaunenswertes Gedächtnis. In dieſem bleibt alles, was die Augen geſehen und die Ohren gehört haben, wie auf einer photographiſchen Platte haften. Namen, Daten, Redewendungen der orientaliſchen Sprachen, die ſchwierigſt zu behaltenden Dinge bleiben in dieſem eiſernen Gedächtnis eingegraben. Don Scipione macht nie Aufzeichnungen; er hat es nicht nötig. Sein Gehirn behält und

verzeichnet alles. Von einer Straße, die er vor zehn Jahren zum erstenmal zurückgelegt hat, vermag er zu sagen: „Bei dem und dem Kilometerstein steht der und der Baum.“ Reist er in unbekannten Ländern, zu Pferde oder im Automobil, so zieht er des Morgens vor dem Aufbruch vom Halteplatz die Karten zu Rate, und selten braucht er sie später noch einmal nachzusehen; er erinnert sich der Kreuzwege, der Himmelsrichtungen, der Entfernungen, der Namen der Gegenden und nennt sie seinen Reisegefährten, als wäre er ein Führer.

Wenn es uns möglich wäre, alles zu behalten, was wir in unserem Leben gesehen, gehört und gelesen haben, so würden wir das umfassendste, reichste und tiefste Wissen besitzen. Fürst Borghese verfügt in der Tat über ein seltenes Wissen; außerdem besitzt er einen scharfen und kühlen Verstand, der diesen Stoff geordnet hat. In seinem Geiste herrscht eine Ruhe, die an die eines Bibliothekars erinnert. Seine Ruhe, seine Überlegung, seine Logik verleihen seinen Gedanken eine mathematische Klarheit. Er weist alle Gefühlsregungen von sich, die das Sehen der Dinge stören, die den Wert der Tatsachen beeinträchtigen. Seine Seele könnte die eines Generals oder Richters sein. Sympathie für jemand ist bei ihm ein seltenes Gefühl, aber er ersetzt sie durch Achtung, die vielleicht mehr Wert besitzt, weil sie ein Verdienst voraussetzt. Und er weiß die Verdienste zu erkennen, er weiß die Kraft eines Gehirns oder eines Armes, die Leistungsfähigkeit und Ausdauer einer Maschine ganz genau zu berechnen. Seine Organisation der Fahrt Peking-Paris ist ein vollgültiger Beweis seiner Berechnungsgabe.

Dazu tritt noch eine Willenskraft, die der Fürst mehr über sich selbst als über andere ausübt. Wenn er von jemand, mit dem er bei irgendeinem Unternehmen zusammenarbeitet, ein Opfer verlangt, so ist er selbst der erste, der es bringt. Um ein Ziel zu erreichen, vermag er Hunger, Durst, Strapazen zu ertragen und auszusprechen: Ich habe keinen Hunger, ich habe keinen Durst, ich bin nicht müde. Seine

Lieben, obwohl wir die Leiden seiner Geschlechtsgenossen haben sie nicht den geringsten Wert gegenüber der Tatsache, daß das Ziel erreicht worden wäre. Empfindsamkeiten für unangemessene Einbrüche ist in gewissen Fällen schädlich weiter als Unzweckmäßigkeit. Es wird dem Ziele die allerhöchste Bedeutung zu. Es ist, als habe er sich selbst gegenüber die unbedingte Verpflichtung übernommen, es zu erreichen, und als wolle er nun kein Wort zu seinem Preis breiten. Darin liegt das Geheimnis aller großen Erfolge. Stolzen er gelungen will, derselbe gelangt er, indem er planmäßig seine ganze Tatkraft und jeden Willen aufbietet, über das er verfügen kann. Er macht eine Frage der Eigenliebe, daß heißt der Ehrgeiz, daraus. Und wenn der Ehrgeiz bei schwachen Menschen ein Fehler ist, so ist er bei starken eine Tugend. Er ist die treibende Kraft der schönsten und höchsten Unternehmungen.

Zum erstenmal sah ich den Fürsten Bismarck am Tage nach seiner Rückkehr von Kissingen. Er trug noch seinen Reisemantel, den Havelock, derselben, den er auch im Nationalrat tragen wollte und der ihm das Mißfallen eines englischen Offiziers zuzog. Diesen mit Pelzstoff besetzten

Bismarck beim Ritt im englischen Tweed.

Digitized by Google

sein glattrasiertes Gesicht gebräunt, das kluge, ruhige Gesicht eines geborenen Diplomaten. Der Fürst ist 35 Jahre alt. Sein Gesicht läßt auf 40 schließen, sein gewandter, kräftiger, elastischer Körper auf 25. Dies sind die Vor- und Nachteile eines regen Sportbetriebes, des tätigen Lebens in der freien Luft, wo die Muskeln fest werden, aber die Haut altert. Don Scipione hat sich mit Leidenschaft den anstrengendsten Formen des Sports gewidmet. Als Bergsteiger hat er viele der schwierigsten Gipfel der Alpen erklommen, sogar ohne Führer und mitten im Winter, aus Vorliebe für Schwierigkeiten. Ihm gefallen die Hindernisse, weil es ihm Vergnügen macht, sie zu überwinden. Er betrachtet den Sport nur als eine Übung der Kampffähigkeit. Die Bezwingung eines Berges, eines Pferdes oder eines Automobils mache geschickt zur Herrschaft über die Menschen. In diesen Kämpfen gegen Schwierigkeiten, die sein Wille sich auferlegte, trug er seine Wunden davon. Einmal wollte er ein durchgehendes Pferd aufhalten; er wurde zu Boden gerissen, und der von dem Pferde gezogene Wagen ging ihm über den Kopf; er trägt noch die Narbe davon. Ein anderes Mal bestieg er ein unzugerittenes Pferd und fiel dabei unglücklich aus dem Sattel; er wurde bewußtlos aufgehoben mit fast völlig abgerissener Nase, das Gesicht mit Blut bedeckt; ein geschickter Chirurg brachte die Nase wieder an ihre Stelle und nähte sie an den Wangen fest. Aber ein geschickter Chirurg ist nicht immer ein geschickter Bildhauer, und daher ist die Nase des Fürsten etwas unsymmetrisch geblieben. Im Scherze beklagt er sich darüber, schilt auf seine Nase, beschuldigt sie, bei Temperaturwechsel rot anzulaufen wie ein chemisches Barometer; aber diese seine Vorwürfe sind übertrieben; die leichte Unregelmäßigkeit der Physiognomie ist kaum sichtbar.

Wir begrüßten uns, als hätten wir uns von jeher gekannt. Ein Handschlag, und wir begannen von der Fahrt zu sprechen. Wie war er auf den Gedanken gekommen, daran teilzunehmen? Sehr einfach. Alle drei bis vier Jahre unternimmt er eine große Reise, und dieses Jahr

Nach der Staffelei von Prof. Jac.

hatte er
sich ein
Schlafzimmer, gerade
nach Pesing zu gehen,
das er noch nie besucht
hatte und wo ein Bruder von ihm, Dan Bloß, als Gehilfsbildhauer
an der Façade der italienischen Gesandtschaft hieb. Und da lud er
einen Morgens in Rom, während er seine Frühstücksei die Zeitungen
durchfärmerte, in „Matter" von der letztjährigen Frauenforderung. Die
Idiom gerathene auf die genialste zu sein. Unmöglichkeit ertappeltere
er an die Automobilfabrik „Stella" und fragte an, ob sie geneigt
wäre, ihm eine Maschine für viele Zeiten zu fertigen, für die er die
ganze Organisation, die Ausführung und die Kosten übernehmen wolle.
Die Antwort konnte natürlich bejahend, und man meldete er dem
„Matter" seine Bereitigung. Offert begann er die Vorbereitungen.

Er suchte an den Versammlungen der Interessirten in Paris theil
weil, sondern beauftragte nur einen seiner Vertreter (es war Baurier,
der Sieger der Automobilwettfahrt Paris-Bordeaux). Ich aber bin die-
Versammlungen zur Teilnahme an der Wettfahrt zu interessiren. Da war
nun eine einzige Bedingung zu erfüllen: die Zulassung zum 2000 Frauens
den Automobilklub von Frankreich (Automobilisten für Wettfahrten).
Die 2000 Frauens wünden in Pesing an die einzigen Teilnehmer zurück-
gegeben werden. Übrigens hatte der „Matter" bereits einen ausländi-
sche Gründung veröffentlicht: „Ich gibt meiner Frauenlitten, denen

man sich zu unterwerfen hätte, noch Bestimmungen, die hinderlich sein könnten. Es handelt sich darum, von Peking im Automobil abzufahren und in Paris anzukommen."

Die vom Fürsten gewählte Maschine gehörte dem gewöhnlichen italienischen Typus von 35—50 Pferdekräften an. Am Motor und am Chassis waren keine Veränderungen angebracht; nur waren die Ecken des Rahmens und die Federn verstärkt worden, und die Maschine war auf höhere und stärkere Räder montiert worden als gewöhnlich. Um ihnen eine größere Widerstandsfähigkeit gegen das Einsinken zu geben, wurden die Räder mit Pneumatiks von größtem Durchmesser aus der Fabrik von Pirelli in Mailand versehen. Der Fürst hielt darauf, daß alles an dem Automobil italienischer Herkunft sei. Die Karosserie bestand aus zwei Vordersitzen für den Fürsten und den Chauffeur und einem Hintersitze für mich. Zu den Seiten meines Sitzes waren zwei lange zylindrische Behälter für das Benzin angebracht, jeder zu 200 Liter Inhalt, die mit eisernen Ringen befestigt waren. Hinter dem Sitze befand sich ein Kasten, ähnlich dem Protzkasten der Artillerie, zur Aufbewahrung der Werkzeuge und Ersatzstücke. Auf dem Kasten war ein dritter zylindrischer Behälter zur Aufnahme des Wassers angebracht. Das Gepäck mußte mit Stricken auf dem Kasten und dem Wasserbehälter festgeschnürt werden. Der Raummangel und die Notwendigkeit, den hinteren Teil des Automobils, der schon an sich zu schwer war, nicht übermäßig zu belasten, nötigten uns, das Gepäck auf das unentbehrlichste Mindestmaß zu beschränken, auf etwa 15 Kilo pro Person. Unter meinem Sitze war ein 100 Liter fassender Ölbehälter angebracht, von dem ein mit einem Hahn versehenes Ausflußrohr nach außen führte. Unter den Vordersitzen befand sich eine große Kiste zur Aufnahme des Mundvorrates, der zum großen Teil aus Büchsenfleisch aus Chicago bestand. Eine Eigentümlichkeit des Automobils waren die Schutzwände, bestehend aus vier langen, festen, eisenbeschlagenen und an den Tritten mit einem Scharnier befestigten Brettern, die leicht abgenommen werden konnten

und gleichzeitig dazu bestimmt waren, beim Passieren von Wasserläufen, sowie in sumpfigem oder sandigem Gelände als Brücken zu dienen. Im ganzen hatte unser Fahrzeug, das keinem der sonst bekannten Automobile glich, ein seltsames und furchtbares Aussehen. Es machte den Eindruck eines gepanzerten Wagens, eines Kriegswerkzeuges. Infolge der großen Benzinbehälter konnte es allerdings auch einen harmloseren Eindruck machen, indem es ein wenig an einen etwas komplizierten Sprengwagen erinnerte. (Näheres siehe Anhang II.)

Zur Ergänzung der Vorräte während der Fahrt hatte der Fürst der russischen Firma Nobel den Auftrag gegeben, auf der Strecke Kiachta-Moskau in der Entfernung von etwa 250 Kilometer voneinander Depots anzulegen. Das Benzin und das Öl, das wir mit uns führen konnten, reichte für 1000 Kilometer aus, was genügte, uns eine gewisse Freiheit in unserem Reiseplan zu sichern. Das Haus Nobel ist Eigentümer fast aller sibirischen Petroleumquellen; es besitzt in jeder Stadt Sibiriens große Niederlagen und Raffinerieanlagen; es hat stets seine Spezialwaggons auf allen Eisenbahnlinien rollen und ganze Karawanen von Wagen auf allen Straßen. Die Firma interessierte sich lebhaft für den Versuch einer Durchquerung Sibiriens mittels des Automobils, an die sich in Zukunft eine Entwicklung des Automobilwesens in jenen Landstrichen und ein Verbrauch ihres Benzins knüpfen konnte. Niemand hätte also besser als Nobel unseren Versorgungsdienst organisieren können, für den die Arbeit seit März im Gange war.

Die Russisch-Chinesische Bank, die ebenfalls ein unmittelbares Interesse an jeder Verbesserung der Verkehrsmittel und des Warenaustausches im fernen Osten hat, erleichterte dem Fürsten seine Aufgabe dadurch, daß sie ihm wertvolle Auskünfte über die Straßen, die Einwohner und über die Preise der notwendigsten Dinge gab. Sie tat noch mehr: sie übernahm die Beförderung des Benzins und des Öls durch die Mongolei und beauftragte ihre Filialen in Kalgan, Urga, Kiachta, Werchne-Udinsk und Irkutsk, uns in jeder möglichen Weise zu

unterſtützen. Die Ruſſiſch-Chineſiſche Bank verſchaffte uns in der Tat auf der Anfangsſtrecke unſerer Fahrt die Annehmlichkeiten der herzlichſten Gaſtfreundſchaft.

Die Vorbereitungen wurden durch den Ankauf der beſten Karten der zu durchfahrenden Landſtriche vervollſtändigt: deutſche Karten von Oſtchina, Karten des ruſſiſchen Generalſtabs im Maßſtabe 1:250000, herausgegeben von dem Kartographiſchen Inſtitut in Petersburg, und Karten der Verkehrswege des Ruſſiſchen Reiches, veröffentlicht vom Verkehrsminiſterium.

In den erſten Tagen des April waren der Fürſt, Ettore und die „Itala" reiſefertig und konnten Italien verlaſſen. Sie begaben ſich in Neapel an Bord eines der Dampfer des Norddeutſchen Lloyd, der einen vierzehntägigen Dienſt nach dem äußerſten Oſten unterhält. Am Abend vor der Abfahrt befanden ſich das Automobil und der Chauffeur bereits in Neapel.

Der Fürſt war noch in Rom geblieben, um die letzten Abſchiedsbeſuche und die letzten Geſchäfte zu erledigen, als ihm ein Telegramm aus Paris zuging, das ihn in äußerſtes Erſtaunen verſetzte.

In Paris hatte die Verpflichtung, 2000 Franken einzuzahlen, die Schar der Teilnehmer erheblich gelichtet. Mehrere Unterſchriften waren nur dem berechtigten Wunſche zu verdanken geweſen, den Namen des Teilnehmers in den Zeitungen gedruckt zu ſehen. Sich bei einer Wettfahrt Peking-Paris Mitbewerber zu nennen und nennen zu laſſen, war eine genügende Reklame; mehr zu tun, wäre des Guten zuviel geweſen. Die Übrigbleibenden, die Treuen fühlten ſich entmutigt. Bei den langen Diskuſſionen ſtellten ſich neue Schwierigkeiten heraus, tauchten neue Probleme auf. Man braucht in der Tat ein Projekt nur zu diskutieren, um es ſchließlich abſurd zu finden; das Weſen der Diskuſſion beſteht in den Einwänden. Die Begeiſterung ſtärkt ſich am Handeln, verſchwindet aber beim Reden. Das Wort iſt zu vernünftig, es ſieht alle Hinderniſſe, alle Widerwärtigkeiten voraus, es iſt peſſimiſtiſch. Würde jeder Held gezwungen, die tapfere Tat, die er

sich zu weiterem entschließt, auch nur eine Minute lang zu diskutieren, so gehe es sein Hebenmus weiter . . . Wir außergewöhnlichen Unternehmungen muß man die Bildung gänzlicher Prozesse vom Augenblick überlassen; es gibt stets Unbekannte, denn man gegenüberstehen muß; man muß sich in das Abenteuer mit einer gewissen Dosis Unvernunft stürzen. Diese Unvernunft nennt sich Kühnheit. Die Kühnheit beruhen sich mit dem gesunden Menschenverstande, der sagt, in allen starken Widerstand, als daß sie einer eingebrochen kritischen Prüfung standhalten könnte. Und hieran

Übergang über einen tiefen Wasserlauf.

liegt vielleicht der Grund, warum die Teilnehmer an der Fahrt in Paris schließlich zu dem Entschlusse gelangten, nicht mehr von der ganzen Sache wissen zu wollen, das Projekt im Stadium des Projekts zu lassen und auf seine Ausführung zu verzichten. Und den Zeitpunkt gegegangene Telegramm wäre ihm den gefühlten Entschluß sah. Die Wettfahrt Peking-Paris war tot!

Es ausmachte: „Ich bleibe nicht wenigen in Mongei ein." Seine Entschließung hat den anderen den Mut genickt. Eine beredsame Eigenliebe benutzt sie, es dem italienischen Fürsten nicht allein zu überlassen, ein Unternehmen zu verfassen, das von französischer Genialität

Digitalisiert von Google

erſonnen und vorgeſchlagen worden war. Und ſo begaben ſich am 14. April die übrigen Mitbewerber in Marſeille an Bord eines Dampfers der „Meſſageries Maritimes", der nach Schanghai beſtimmt war.

Es waren tüchtige, in ihrem Berufe als Chauffeur geſchickte Männer, die von den konkurrierenden Firmen unter den Hunderten von Mechanikern und Chauffeuren, die ſich an der Wettfahrt zu beteiligen wünſchten, ausgewählt worden waren. Cormier, der Führer des einen „de Dion-Bouton", hatte mit einem Wagen von wenig Pferdekräften Spanien und Ungarn durchreiſt und war von der Überlegenheit der kleinen Automobile auf einer langen Fahrt überzeugt. „Acht Pferdekräfte", hatte er erklärt, „nur acht Pferdekräfte genügen mir", und er hatte zehn. Colignon, der Führer des zweiten „de Dion-Bouton", hatte ſich ebenfalls auf ſchwierigen Dauerfahrten bewährt. Ein intereſſanter Typus eines kühnen Mannes war Pons, der Führer des Dreirads „Contal", der ſich ſeiner ſchwierigen Aufgabe mit voller Hingebung widmete. Er würde nur vor der abſoluten Unmöglichkeit zurückweichen. Er war ein entſchloſſener, tapferer Mann, gewiſſenhaft, opferbereit. Wenn man ihn ſah, wenn man ihn kennen lernte, ſo begriff man, daß er ſein Blut hingegeben haben würde, wenn es zur Überwindung einer Schwierigkeit erforderlich geweſen wäre, Blut anſtatt Benzin zu verwenden. Die kleine franzöſiſche Gruppe wurde durch die unveränderlich gute Laune Bizacs erheitert, des Mechanikers der „de Dion-Bouton", eines früheren Mechanikers der Kriegsmarine, dem von dem Leben an Bord mitten unter den rieſigen Maſchinen ein inſtinktives Gefühl für Disziplin und Pünktlichkeit, eine Unempfindlichkeit für Strapazen und Klimaunterſchiede geblieben waren. Er war die lebendige Uhr der Reiſegefährten, für die er vom Morgengrauen bis zum ſpäten Abend funktionierte, unerbittlich wie die Zeit, unempfindlich für die Beleidigungen, die unfehlbar dem Munde desjenigen entſtrömten, den er mit rauher Hand der Wohltat des Schlafes entriß. Bei der Expedition befanden ſich auch zwei Journaliſten: der Franzoſe Du Taillis und der Italiener Longoni.

Da Tatilla hatte ich auf der Rückreise von Nigeritah Namen gelernt, nun er sein „Figura“ vertrat. In der Hängematte jener exil- und gewaltsamen Zusammenkunft von Diplomaten bekreuzte das Zusammentreffen mit Da Tatilla für mich jedenfalls eine heitere Merkwürdigkeit. Direkt hatte er Knochenen über alle und über allen in Bereitschaft, und er ergötzte sie mit unnachstehlichem Humor. Er war eine ausgesprochene Tatilla von kleinen Manieren, vom politischen Niveau, vom diplomatischen Gehalten, die er mit liebenswürdigem Übermaß ergötzte. Sein Wort und

Das „Kaffeer“ Tatilla in der Mitte von Afrika-Ost.

seine Zeiten waren immer interessant, sogar die Berichte über die Eliganzen in jenen berühmten „roten Stadt“, und er griff stets auf, was es an Dichtigen, an Komischen und Dächterlichen bei jenen Langwierigen und schwierigen internationalen Beratungen gab. Einen Tages wesentlich ich die Anordnung, am nach Fez zu gehen, und mit der Anordnung verließ ich auch Da Tatilla. Und man sehen nur und in Ehren wieder.

Hinter der goldenen Brille verbargen sich außerdem sein scharfes Gesicht, das durch ein fehrlich blondes Bärtchen breiter erschien. Wir standen in der Vorhalle eines Gebäudes, unten in dem Gewühle von chinesischen Bogs, von sinesischen Gerüchen, von Dreschen,

die frühſtücken wollten. Mein Kollege war etwas verändert: im oberen Teil ſeiner Erſcheinung durch einen mächtigen Tropenhut, im unteren Teile durch ein Paar prächtiger Ledergamaſchen. Aber im übrigen war er der alte und ließ mir keinen Zweifel an ſeiner Perſönlichkeit. Wir eilten aufeinander zu und begrüßten uns herzlich. Wir erzählten uns den Anlaß unſerer Anweſenheit auf dem geheiligten Boden des Himmliſchen Reiches und unterhielten uns lachend über den Wai-wu-pu.

Longoni, ein ſympathiſcher junger Mann, befand ſich bei der Expedition mehr aus Liebe zum Sport als im Dienſte der Journaliſtik. Er ſollte die Fahrt auf einem der „de Dion-Bouton" antreten.

Inzwiſchen nahte der Tag der Abfahrt.

Die Europäer von Tientſin und Peking ſprachen jetzt von nichts anderem. Doch ließ ſich nicht leugnen, daß noch viele im Publikum ungläubig blieben. Es gab zwei Klaſſen von Ungläubigen: die abſoluten, die nicht einmal an die Abfahrt glaubten, und die relativen, die an eine ſofortige Rückkehr nach Peking nach einem vergeblichen Verſuche, das Gebirge von Nankou zu überſchreiten, glaubten. Ohne Zweifel bot die Überſchreitung des Gebirges ſolche Schwierigkeiten, daß ſelbſt der Fürſt, wie er ſagte, nicht ſicher war, ſie zu überwinden.

Die Möglichkeit, die ganze Straße nach Kalgan mit dem Motor zu befahren, war ausgeſchloſſen. Vor allem, weil keine Straße exiſtierte. Die Karawanen von Kamelen, Maultieren, die Wagen, die Sänften, die ſich ſeit Jahrtauſenden von Peking nach Kalgan und von Kalgan nach Peking begaben, hatten nichts anderes geleiſtet, als daß ſie ſchmale Fußpfade ausgearbeitet und die am wenigſten ungangbaren Päſſe ausfindig gemacht haben. Von Zeit zu Zeit waren ſie von ihrer Reiſeroute abgewichen, je nachdem ein Bergſturz einen früher gangbaren Weg verſchüttet oder eine Überſchwemmung im Unterlande die ſchmalen Wege in der Ebene überflutet hatte. Die Automobile mußten alſo von Maultieren und Menſchen gezogen werden. Sich ausſchließlich der Tiere zum Ziehen zu bedienen, war gefährlich, weil ſie eine zu ſchnelle

Gangart einschlagen; man kann von einem Maultiere nicht eine übertriebene Anstrengung verlangen, nicht fordern, daß es jetzt vorschritte und dann wieder mit Rückstellung aller Kräfte vorgehe. Hier mußten Menschen regulirend eingreifen. Aber kommen die Maultiere, selbst wenn sie gehörspannt wurden, überhaupt hinlänglich vorwärts? Wo vielen Touristen heute der Hauptschluß des Fürsten kann die genügende Antwort ergeben, und an andern wieder ein kleines Verfehlen in der Steuerung genügen, einen Mob über Felsenbruch hinabzuschicken.

Es gibt in Peking eine ganze Verkehrseinrichtung, eine Art Privatpolizei, deren man sich bedient, um

Der Verfolger.

Gegenstände nach einem beliebigen Orte des Reiches zu befördern. Sie erfreut sich keiner besonderen Privilegien, besitzt Wagen, Pferde und hat Kulis und Lastenträger in ihrem Solde. Der Fürst bezahlt hier für sie, ob sie ihr Maultgeld übernehmen wolle, das Maultgeld und Anlagen zu schaffen. Der Direktor des Unternehmens, ein langer Chinese, lange wie ein Pfahl, steht sich in der italienischen Gesichtsschule ein, aus den Kreisen in Augenblicken zu rollen. Ihm folgen eine Schar von Kulis, bewaffnet mit Messern, mit Stangen, mit jenem ganzen beliebigen Apparate, welches sich der Chinese zum Transport ihrer Lasten überhaupt schaffen. Bei einer Rast bei langen Ochsenkarren hingegen sind diese Leute auf

Automobil, zum großen Verdruß Ettores, ſetzten ihren Leichenapparat in Tätigkeit und hoben den Wagen auf, um das Gewicht zu prüfen. Allein ſie konnten keine zwei Schritte tun ohne zu ſchwanken, denn das Fahrzeug machte Miene, wieder auf die Erde zu kommen und riß einige der Leute mit zu Boden. Der Hagere erklärte, der Ki-tſcho ſei ſchwerer als ein Berg; es würde unmöglich ſein, ihn hochzuheben; wenn aber der edle und verehrungswürdige Herr Po (Borgheſe) ihn um einige tauſend Pfund leichter machen könne, ſo wäre es möglich, ihn mit Hilfe von 35 Mann und vier Maultieren fortzuſchaffen.

Der edle und verehrungswürdige Herr Po willfahrte ihm. Das Automobil wurde um etwa 500 Kilo leichter gemacht, indem die Karoſſerie abgenommen und durch eine beſcheidene Sitzgelegenheit erſetzt wurde, die ſinnreich aus einer Packkiſte hergeſtellt worden war. Auf den Tritten wurden die Werkzeugkaſten untergebracht. An den Schutzwänden wurden die Spitzhacken und Spaten befeſtigt. Feſte Stricke, dicke und dünne, fanden eine paſſende Unterkunft in der Sitzkiſte, auf die eine Seegrasmatratze gelegt wurde, um ſie ihrer neuen Beſtimmung beſſer anzupaſſen. Das Automobil erſchien gänzlich verändert. Seltſam, einfach und ſchlank, machte es in der Tat den Eindruck von Ungeſtüm und Entſchloſſenheit. Jede Spur von Luxus, von Bequemlichkeit war verſchwunden, es hatte den letzten Anſchein eines Dinges verloren, das zum Vergnügen gebaut worden war; es ſchien zum Angriff geboren, geplant, um gegen irgendeinen Feind mit dem ganzen Ungeſtüm ſeiner unſichtbaren Kräfte losgelaſſen zu werden. Seines Überfluſſes beraubt, hatte es eine neue Schönheit gewonnen: die Schönheit des Nackten. Auch die Spitzhacken, die Spaten, die Stricke verliehen ihm ein undefinierbares Etwas von Kühnheit. Es war in der Tat ein Pionierfahrzeug. Man begriff, daß es dazu beſtimmt war, auf Wegen zu fahren, auf denen noch nie ein anderes gefahren war. Wir bewunderten es noch mehr, ohne zu wiſſen warum, und wiederholten immer und immer wieder: „Wie ſchön iſt es doch!“

Es wurde vereinbart, daß die Kulis und die Maultiere uns in der Nähe von Nankou erwarten sollten. Für die französischen Automobile und den „Spyker" wurde eine ähnliche Beförderung vorgesehen. Um die Arbeit der Chinesen zu überwachen, beorderte die französische Gesandtschaft einen Zug Soldaten, die des Landes kundig waren. Unsere Gesandtschaft schickte fünf Matrosen. Der Kommandant der italienischen Besatzung in Peking schenkte der „Itala" eine kleine Flagge aus Wollenstoff, die sofort auf dem Automobil aufgepflanzt wurde. Es war unsere Kriegsflagge.

Wenn es schon in China noch Ungläubige gab, so mußten deren in Europa noch viel mehr sein! Ich habe einen Beweis davon an den Telegrammen, die ich erhielt und die „von der Wahrscheinlichkeit" sprachen, „daß die Wettfahrt nicht stattfinde". Ich antwortete, indem ich kurz die Vorbereitungen schilderte, und der Telegraph brachte mir getreulich das Echo eines unveränderten Skeptizismus zurück. Ich wurde unruhig; ich fürchtete in der Tat, man wisse in Europa mehr davon als ich. Ich eilte zum Fürsten.

„Was gibt es Neues?" fragte ich ihn.

„Nichts."

„Keine Verzögerung?"

„Keine."

„Die Abfahrt findet am 10. statt?"

„Um 8 Uhr früh."

Endlich sprachen wir nicht mehr vom 10., wir sprachen von „morgen". Es war der Abend vor der Schlacht.

Die Züge von Tientsin brachten Offiziere, dort ansässige Europäer, Damen, Touristen. Sie brachten auch die Kapelle der französischen Besatzung, die sofort das Gesandtschaftsviertel mit musikalischen Harmonien zu überschütten begann. Ich brachte viele Stunden mit der schwierigen Aufgabe zu, ein Gepäckstück zurechtzumachen, das 15 Kilo wog und von allem etwas enthielt; die Boys des Gasthofs unterstützten mich bei dieser Riesenarbeit. Inzwischen wurden für die

Gesandtschaften und die Gasthöfe die letzten Weisungen erteilt: „Versammlung 7 Uhr 30 Minuten vormittags im Hofe der französischen Kaserne Voyron. Abfahrt um 8 Uhr. Ausfahrt aus Peking durch das Doschmen-Tor (eines der Tore im Norden der Stadt)." Ich eilte zu den wichtigsten Behörden und den hohen Beamten der Kaiserlichen Telegraphenverwaltung, um den telegraphischen Dienst zu organisieren. Dort traf ich einige brave chinesische Jünglinge an, voll ruhiger Bereitwilligkeit, mit denen ich bei einigen Tassen Tee bald einig wurde. Die Telegraphenämter der Mongolei würden bereit sein, meine Depeschen zu befördern. Abends war Abschiedsessen mit großer Kneiperei. Das Haupt der Pekinger Polizei, ein würdevoller Mandarin, stellte sich auf Befehl des Hofes dem Fürsten vor, um ihn zu fragen, welchen Weg wir im Innern der Stadt nehmen würden, damit ein Ordnungsdienst eingerichtet und die Straße gesprengt werden könnte. Bald nach seiner Ankunft ließ uns der Wai-wu-pu auch unsere Pässe zustellen. Welch wunderbarer Umschwung hatte sich im Geiste jener erlauchten Versammlung vollzogen?

In dem feierlichen Schweigen der Pekinger Nacht, das kaum durch das Schlagen des Tamtams unterbrochen wurde, das sich alle Stunden näherte und entfernte und das Vorüberziehen einer Polizeironde anzeigte, in diesem ernsten Schweigen, das von Zeit zu Zeit aus der Ferne einen geheimnisvollen Gongton herüberschallen ließ, lag ich aufgeregt und schlaflos; ich litt in der Tat unter einem Gefühl des Zweifels. Ich empfand wieder die Atmosphäre Pekings, und die Wettfahrt erschien mir wie ein Traum. Alles Vorgefallene nahm mit einem Schlage in meinem Geiste die Gestalt des Unwahrscheinlichen an. Das Vorhandensein eines Automobils in Peking schien mir unsinniger als das einer Sänfte auf der London Bridge. Empfinden, daß man in Peking ist, heißt, sich um Jahrtausende zurückgeschleudert fühlen, in ein weit entferntes, unveränderliches Leben. Jene tausendjährige Zivilisation hat den Gipfel ihrer Vollkommenheit erreicht und will ihn behaupten, indem sie stehenbleibt. Ein einziges Ding nur

Schreckt fort! Die Zeit, Eine Art Ewigkeit schwebt in der Luft, die sich bis zu einem gewissen Grade packt und überwältigt. Es gibt keinen Uhrzeiger, der bei längerem Verweilen hier im Gesicht nicht etwas Gläsern wird. Diesen Übergang des Organismus wird natürlich auch jene feinere Glocke eingenommen, der hier von besonderen elektrischen Drähten herabhängt. Und einer Zeiger durch die Berührung des Ewigen auch am Ohre vernehme ich nur wieder „Stunde“ nicht Ewigkeit.

„Um 8 Uhr Mitbraut!“

Unsere Mutter! Um 8 Uhr wird das Brautmahl aufgehoben, der Hochzeitsschleier, und die Kostbarkeiten der Jahrhunderte werden ein unbeweglich an bestimmte Stelle stehen, vermischt in ein chaotisches Monument gleich jenen kolossalen Schädelstätten aus Steine, die man auf den Leuchtfeldern erblickt, als Schauer und Symbol.

Abendstimmung bei Grindelwald.
Aus: Die Alpen.

Genug, bestellt heute der Tag ein, ein gräßlicher Tag. Bis zum vorhergehenden Abend hatte sich das Wetter leidlich gehalten, in der Nacht aber schien es, als hätten die chinesischen Gottheiten den fehlenden Regen den gefürchteten Regengott beigesellen.

„Wird es regnen?“ Fragte ich den Bey, der mich wecken gekommen war.

Digitized by Google

Er herrschte die Pferde.

„Ho, Herr!“ erwiderte er, ohne zu zögern, „es wird schon morgen früh regnen.“

„Noch später?“

„Noch später.“

Ich überkreuzte diese Verabredung dem Fürsten. Die „Zeit“ durch Lügen verlockend, war der Wirth des Gasthofes. Einen Tort: „Ich muß einen Kosaken zu Pferden, dort einen Strick seiner anzuziehen und ging mit großen Schritten um den Postwagen herum, mit einem blondhaarigen Paar

Das Kommando um den Hof um einen Schritt Abstand.

Wasserfliesel empfing. Um 7 Uhr waren die Matrosen der Ueberfahrt und der Wirthschaft nach Russau beschäftigt worden, und um Mitternacht hatten zwei Wagen mit meinem Gepäck und der obligatorischen Kavallerie Eskorte unter der Kaffsicht des Wa-ta, Pferde, des Mittschaft der Gesellschaft, verfahren.

Es blieb noch wichtig anderes übrig, als die Stunde zu erwarten, zu der wir uns auf den Weg machen konnten — eine erwartende Beschäftigung. Es schien, als brauchten die Folgen der Uhr Stunden, um fünf Minuten zu durchlaufen. Zugwidrigen verschieden wir Worte der Begrüßung und bekehren uns die Hände. Unsere ungeheure,

Abfahrt der „Victor“ aus Peking.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R L

ſympathiſchen Offiziere waren zur Stelle, wünſchten uns Glück zur Fahrt und ſtrichen mit ermutigenden Gebärden über das Fahrzeug, als ſei es ein Pferd. Ein Kapuzinerpater mit dem offenen, ehrlichen Geſicht eines Soldaten kam in Eile an, über und über glühend vor Begeiſterung, und ſprach Segensworte zu uns. Es war der Kaplan der italieniſchen Beſatzung und der Geſandtſchaft.

7½ Uhr! Ein Karabiniere kommt von der Straße herein und meldet: „Die Franzoſen ſind bereits in der Kaſerne.“

„Auf die Maſchine!“ ruft der Fürſt, der damit das Kommando über die kleine Expedition übernimmt.

Auf dem Automobil drängen wir uns zu fünf Perſonen zuſammen. Die Fürſtin Anna Maria — auch ſie eine unerſchrockene und kühne Reiſende, die ihren Gatten nach Perſien begleitet hatte und von der Don Scipione ſagt, ſie liebe das Reiſen ſo leidenſchaftlich, daß ſie, um zu reiſen, ſogar die Eiſenbahn benutzen würde —, Don Livio Borgheſe, der italieniſche Geſchäftsträger, ein ebenſo ſympathiſcher und liebenswürdiger Herr als kenntnisreicher und gewandter Diplomat, Fürſt Scipione, ich und Ettore. Don Livio und die Fürſtin verlaſſen uns am erſten Haltepunkt, in Nankou.

Ich weiß nicht, durch welches Wunder der Willenskraft und der Aquilibriſtik wir uns zu vieren auf der zur Würde eines Sitzes erhobenen Gepäckkiſte halten können. Wir halten uns an den Stricken, an den Schutzwänden, und wie unſichere Reiter meſſen wir mit den Augen die Entfernung bis zur Erde. Ettore hat die Kurbel des Motors gedreht und ſich auf den Benzinbehälter gekauert, mitten in ein Erſatzpneumatik hinein; er gleicht einem an einem Rettungsring befeſtigten Schiffbrüchigen. Der Motor ſummt. Der Fürſt, der das Steuerrad hält, fragt:

„Fertig?“

„Ja, fertig.“ Das Automobil gleitet lautlos über den Sand des Gartenweges.

„Viel Glück!“ ruft man uns zu.

„Adieu!“

Am Gitter der Geſandtſchaft ſteht die geſamte Wache und ſalutiert. Der Poſten präſentiert das Gewehr. Wir ſind auf der Straße. Welch ungewohnte Lebendigkeit im Diplomatenviertel, das in der Regel bis zehn Uhr ſchläft! Alle Rikſchas von Peking ſind im Dienſt und führen, von allen Seiten herbeieilend, eine vornehme Schar von Damen und Herren heran. Vor der Kaſerne Voyron ſtaut ſich eine Menge Chineſen, untermiſcht mit Soldaten jeder Nationalität. Flaggenſchmuck ziert die Mauern, und grüne Laubgewinde ziehen ſich um die Flaggen. Ein Vorhang ſpannt ſich quer über die Straße; auf ihm ſteht geſchrieben: „Bon voyage!“ „Bon voyage!“ iſt der Gruß, der uns aus jedem Munde entgegentönt. Ein Unbedachtſamer ruft: „Au revoir. auf Wiederſehen!“ — die Menge lacht.

Der Hof der Kaſerne iſt gedrängt voll. Man hätte an das Abwiegen bei einem Pferderennen an einem Grand Prix-Tage denken können. Alle Fremden hatten ſich hier ein Stelldichein gegeben. Die wenigen Europäer und Amerikaner, die über die entfernteſten Teile von Tſchili zerſtreut leben, fanden ſich an dieſem Punkte zuſammen. Es war die Seele unſerer Raſſen, die innerhalb dieſer Mauern ihre Schwingen regte. Jedermann, welcher Nationalität er auch angehören mochte, empfand Stolz über das Ereignis, das ihn zu erſcheinen veranlaßt hatte. Es war eine Art Solidarität der Kultur, der Erziehung, des Inſtinkts. Man muß ſich in der Ferne befinden, allein mitten in einer andern Ziviliſation, um die Verbrüderung der eigenen Ziviliſation zu bekunden. Man feierte ein abendländiſches Feſt im Herzen von Peking.

Unter das Perſonal der Banken, der Handelshäuſer, unter die Bevollmächtigten der Syndikate miſchten ſich einträchtig die Angehörigen der Geſandtſchaften, Damen, Offiziere, Geſandte. Die Geſandten von Frankreich, Holland, Öſterreich, Rußland tauſchten Grüße in allen Sprachen aus. Ein würdig ausſehender alter kleiner Herr mit charakteriſtiſchem weißem Bärtchen, das ihm etwas Chineſiſches

gab, mit lebhaftem, energiſchem, durchdringendem Blick drängte ſich durch die Menge, die ihn achtungsvoll grüßte und halblaut ſagte: „Auch Sir Robert iſt hier?“ Es war Sir Robert Hart, der große Volkswirt.

Jetzt hält eine Sänfte an der Kaſernenpforte, und heraus ſteigt ein junger Würdenträger, der Mandarin Kwo, einer der Sekretäre des Wai-wu-pu, der ſich endlich daran erinnert hat, daß er von Paris aus zum Mitglied eines nur in der Idee beſtehenden „chineſiſchen Komitees für die Wettfahrt Peking-Paris“ ernannt worden war. Er vertrat die Kaiſerliche Regierung bei der Feier, indem er ſich höflich nach allen Seiten verneigte und den Abreiſenden ſowie den andern fortwährend wiederholte: „Good bye, good bye!“

Die „Itala“ wartete draußen auf der Straße. Auf dem Hofe, den eine Menge Neugieriger erfüllte, ſtanden die beiden „de Dion-Bouton“, der „Contal“ und der „Spyker“ in voller Reiſeausrüſtung. Die franzöſiſchen Fahrzeuge waren grau geſtrichen, das holländiſche weiß, rot und ſchwarz geſtreift — alle bedeckt mit großen Inſchriften, die die Reiſeroute, die Entfernungen uſw. angaben. Eine große alte chineſiſche Kanone in der Nähe der Automobile, die die Franzoſen zur Zeit der Belagerung der Geſandtſchaften erobert hatten und die die Kaſerne zieren mußte, bot einen ſeltſamen Gegenſatz. Aber bei dieſer Gelegenheit hatte ſich die alte Kanone ebenfalls mit Flaggen und grünem Laube geſchmückt und ſchien an dem Feſte teilzunehmen. Auch ſie hatte ſich milder ſtimmen laſſen, wie der Wai-wu-pu. Die Kapelle ſpielte Militärmärſche, während die Teilnehmer an der Fahrt die angenehme Formalität erfüllten, aus den Händen eines Vertreters der Ruſſiſch-Chineſiſchen Bank die hinterlegte Summe von je 2000 Fr., die ſie in Paris für die Einſchreibung eingezahlt hatten, zurückzuerhalten. Du Taillis bewegte ſich allein in der Menge, und ſein ausdrucksvolles Geſicht trug die Spuren einer tiefen Bewegung.

Jetzt iſt es Zeit!

Die Führer und die Mechaniker begeben sich zu ihren Fahrzeugen. Die Motore surren, und aus den Auspuffern strömen dichte Rauchwolken. Die Menge wird lauter. Viele Offiziere, die zu Pferde gekommen sind, steigen in den Sattel. Hunderte von photographischen Apparaten richten sich auf uns. Wir Italiener beeilen uns, von neuem die „Itala" zu besteigen, die erzitternd ächzt, als brenne sie vor Ungeduld, die rasende Fahrt zu beginnen. Die übrigen Automobile fahren zum Kasernenhofe hinaus.

Es ist keine bestimmte Reihenfolge für die Abfahrt festgesetzt; der Zufall läßt uns auf der Straße folgende Ordnung einnehmen: „de Dion-Bouton", geführt von Cormier, „Spyker", geführt von Godard, „Itala", „de Dion-Bouton", geführt von Colignon, „Contal", geführt von Pons. Die Automobile stehen noch still und erwarten das Zeichen zur Abfahrt. Die Kapelle marschiert aus der Kaserne heraus und stellt sich als Ehrengeleit an die Spitze des Zuges. Die Menge umringt uns und bricht in begeisterte Jubelrufe aus. Eine elegante Dame, Madame Boissonnas, die Gattin des Ersten Sekretärs der französischen Gesandtschaft, übernimmt mit Anmut das Amt des Starters.

Sie hebt die Flagge.

Ein Augenblick der Stille folgt in der Menge, nur das Sausen der Motore läßt sich vernehmen. Der Rauch umgibt uns in langgezogenen Streifen und trennt uns von den Umstehenden.

Die Flagge senkt sich.

Ein Krachen von Petarden und Mörsern bricht los. Wir bewegen uns mitten in diesem Schlachtgetöse. Wir fahren ab.

Die Musik marschiert vor uns her und läßt die feurigen Klänge eines Kriegsliedes ertönen. Wir fahren im Schritt. Die Offiziere zu Pferde eskortieren uns zu beiden Seiten. Die Menge folgt uns lärmend und schwenkt Taschentücher und Hüte. Wir hören unsere Namen, von den Stimmen unserer Freunde gerufen.

Wir fahren durch die Straße, an der die österreichische Gesandtschaft liegt und die zu beiden Seiten von hohen Mauern von

klöſterlichem Ausſehen eingefaßt iſt, ſchnurgerade wie ein Weg auf dem Exerzierplatze. Wir erhalten vereinzelte Grüße von den Wachttruppen, und die Schildwachen lächeln uns zu, da ſie uns nicht grüßen dürfen. Wir biegen um die Ecke der italieniſchen Geſandtſchaft und gelangen damit aus dem Diplomatenviertel heraus auf die breite Allee, die dieſes von der Eingeborenenſtadt trennt.

Als unſer Automobil in der Allee erſcheint, bricht ein fürchterliches Geſchrei aus. Die Außenmauer der italieniſchen Geſandtſchaft iſt dicht von unſeren Matroſen beſetzt, die ſtehend, als befänden ſie ſich auf den Rahen ihrer Schiffe, uns ein dreifaches Hurra zum Gruße zujubeln.

Wir fühlen einen ſeltſamen Drang in uns; wir haben die Empfindung, als könnten wir mit einem Rufe antworten, der weit lauter ertöne als der ihre, als könnten wir die mächtige Stimme unſerer Erregung über die ganze unermeßliche Stadt hin erſchallen laſſen; wir können aber nichts weiter tun, als ſchweigend den Hut ziehen. Und unſer Blick durchläuft mit liebevollem Erfaſſen jene hochherzige, tapfere Schar, die uns von der Höhe der Mauern herab zujubelt, von denen ſie vielleicht eines Tages zum Kampf herunterſteigen muß.

Die Kapelle hört auf zu ſpielen und tritt beiſeite. Die lärmenden Begrüßungen ſchweigen. Nichts hält uns mehr auf. „Vorwärts? — Vorwärts!“ rufen die Führer, und die Automobile ſteigern allmählich ihre Geſchwindigkeit. Die Motore ſtimmen einen höheren Ton an. Hinter uns ſetzen ſich die berittenen Offiziere in Galopp, aber die Entfernung vergrößert ſich, und wir verlieren ſie aus den Augen.

Auf der Straße, die ſchwarz iſt von chineſiſchen Soldaten, zwiſchen zwei Reihen einer ſtumm daſtehenden Bevölkerung ſind nur noch die fünf Automobile zu ſehen, die ſich hintereinander durch die Hauptſtadt des Himmliſchen Reiches mit einer Schnelligkeit bewegen, die dort noch nie geſehen worden iſt und vielleicht auch nie mehr geſehen werden wird!

Drittes Kapitel.

Zur Großen Mauer.

Die Weisheit der Unwiſſenheit. — Auf den Brücken von Kambaluk. — Unſere Kulis. — In Nankou. — Das heilige Tal. — Die Große Mauer in Sicht.

Eine Polizeiverordnung hatte genügt, um den gewaltigen, vielgeſtaltigen Verkehr Pekings auf unſerem ganzen Wege von acht Kilometer Länge zum Stillſtand zu bringen. Die rohen zweirädrigen Wagen, das öffentliche Verkehrsmittel der Stadt, warteten zur Seite und ſtauten ſich an den Kreuzungen und Mündungen der großen Seitenſtraßen. Die Menge, an Zucht und Gehorſam gewöhnt, ſtand längs der endloſen Zeilen niedriger Gebäude und elender Hütten, von denen die Hauptverkehrsadern Pekings eingefaßt werden, in Reihen aufgeſtellt, mit dem Rücken an die ſchwarzen, rauchigen Schenken gelehnt, aus denen ein warmer Knoblauchgeruch den Vorübergehenden entgegenſchlug; ſie drängte ſich auf den Schwellen der Kramläden mit ihren Faſſaden aus geſchnitztem, bemaltem, vergoldetem Holz, von denen herab eigenartige Schilder, Drachen, Franſen von roter Seide, lackierte Tafeln mit Goldbuchſtaben in die Straße hineinhängen: kurz jener ganze kennzeichnende Wirrwarr von Farben und Formen, der die chineſiſchen Geſchäfte wie zu einem täglichen Feſte ſchmückt, ein Wirrwarr, der ſich unter lautem Geräuſch bewegt, ſchaukelt und hin und her ſchwankt.

Auf den Straßen belebt sich die gewohnte Tagform und handelstreibende Bevölkerung, festlich und von malerischem Aussehen, wie sie sich alle Tage ergeben, nicht eine Minute, die eigens zu dem Zwecke gekommen war, um sich zu sehen. Das Schauspiel einer Automobilfahrt sieht sich die guten Pekinger völlig kalt. Die neuen Fuhrwerke ohne Pferden und ohne Pferdelichtigkeit. Viele wichtigen und kaum einen Blicken. Da hören, als hätten sie in ihrem ganzen Leben

Das glockenförmige Mittelstück in einem chinesischen Teich von der Mittelmauer Palast.

nichts anderes gesehen. Wie empfanden belanglos ein Gefährt der Verwaltung darüber. Wir hatten erwartet, in der Bevölkerung die Massenungen geistigen Stumpfes hervorgerufen, hatt beleben werden mit zur Massenungen einer erhebenden Gleichgültigkeit. Die Wunder unserer Zivilisation griffen nicht einmal die Alter, die Naturerscheinungen einen chinesischen Straßenjungen zu erregen. Es gibt nichts Unempfindlich, das einen Sohn des Himmels überraschen könnte. Es herrscht hier draußen die Ansicht, daß wir Zauberkünste besitzen, geheimnisvolle Eigenschaften, mindest denen wir Erzgeistern von Dingen, die zu jener Welt völlig sind, besitzen können; die Sache

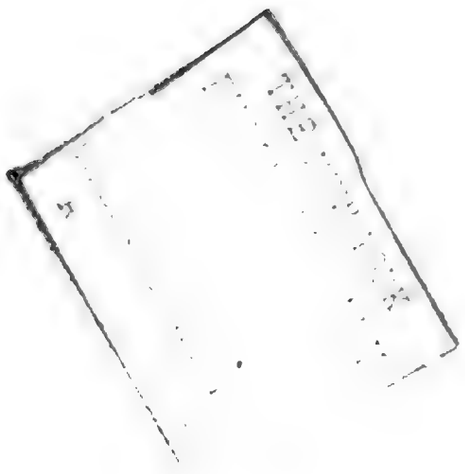
geht mit natürlichen Dingen zu, und es ist also nichts zum Verwundern dabei.

Es gibt zwei Klassen in der Welt, die nichts bewundern: die großen Gelehrten, die alles kennen, und die gänzlich Unwissenden, für die alles ein Geheimnis ist. Der völlig Unwissende findet alles unerklärlich; alles übersteigt sein Fassungsvermögen, nichts setzt ihn in Erstaunen, weil alles ihn in Erstaunen setzen müßte. So ist der Chinese. Er besitzt die gemächliche Philosophie der Unkenntnis, erfreut sich des heiteren Friedens der Unwissenheit und hat darin das wahre Geheimnis des Glückes gefunden. —

Wir sind durch ein Labyrinth von Gäßchen rasch auf die Nordseite der Kaiserstadt gelangt. Chinesische Polizisten in ihrer mit weißen Inschriften bedeckten Jacke und den Strohhut elegant auf dem zu einem Chignon gewickelten Zopfe tragend, zeigten uns mit der Spitze ihres langen Stabes den richtigen Weg. Oben bemerkten wir einen Augenblick in der Ferne die gelbe Umfassungsmauer der Kaiserstadt, die zierlichen Pagoden des Mei-schan, des „Kohlenbergs", eines Berges, den die Laune eines Kaisers in seinem Garten errichtet hatte, um von da aus die ganze Stadt zu beherrschen. Und bald darauf befinden wir uns unter den gewaltigen Außenmauern, unter den riesenhaften, drohenden Bastionen des Doschmen, die von einem jener hohen, die Tore Pekings verteidigenden Kastelle überragt werden. Dieser Bau, halb Festung, halb Tempel, öffnet gegen die Ebene die dreifache Reihe seiner Schießscharten, die ihn wie die Breitseite einer alten Fregatte erscheinen lassen. Im Torwege müssen wir langsam fahren wegen des holprigen Pflasters, das von der Zeit mitgenommen und von den Rädern der Wagen tief ausgefahren ist, eines Pflasters, welches an das in Pompeji erinnert. Um uns her lärmt das Leben der Vorstädte, elend, heiter, sorglos.

Jetzt beginnt die Landstraße, die sich zwischen prächtigen Gärten hinzieht, aus denen Bäume herüberragen, gleich als ob sie den Vorübergehenden Schatten und Früchte bieten wollten. Die Automobile,

Unter den Mauern von Tripolis-neuerdings in Begleitung von italienischen Matrosen



die uns vorausfahren, ein „de Dion-Bouton" und der „Spyker", halten. Wir tun dasselbe. Fürſt Borgheſe wird erſucht, vorzufahren.

Die „Itala" ſetzt ſich in Bewegung, und bald entſchwindet infolge der Unebenheit des Geländes und der dichtſtehenden Bäume Peking unſeren Blicken.

Jetzt erſt kommt es uns in den Sinn, nach der Uhr zu ſehen. Unſere Abfahrt hatte ſich verzögert: es iſt 9 Uhr 25 Minuten. —

Der Weg ſchlängelte ſich nach Norden, ſandig, unregelmäßig, von Zeit zu Zeit von Bächen unterbrochen. Bald waren dieſe breit wie ein Flußbett, bald von dem Grün der Felder überwuchert, bald verloren ſie ſich in dichten Hainen, deren alte Bäume Gräber und heilige Inſchriften überſchatten, die auf große, aus dem hohen Graſe emporragende Steine eingemeißelt ſind. Wir fuhren nicht raſch. Das Automobil ſtieß, ſchwankte; es mußte abwärts, aufwärts und in ſchiefer Haltung fahren infolge der leichten Unebenheiten und der wellenförmigen Beſchaffenheit des Geländes; es durchſchnitt den Sand mit den Bewegungen einer Katze.

„Dieſe beſtienartigen Bewegungen gefallen mir nicht", rief Don Livio.

Aber die Beſtie ſchien uns mehr als einmal von unſeren Sitzen herabwerfen zu wollen, ſo daß wir uns mit aller Kraft feſthalten mußten. Zwiſchen unſeren Füßen ſahen wir die durch nichts verdeckte Kardanwelle ſich mit wirbelnder Geſchwindigkeit um ſich ſelbſt drehen; wir befanden uns in unmittelbarer Berührung mit der Maſchine, und unter uns flog die Straße in verwirrenden Anblick hinweg, dem ſchwindelerregenden Abwickeln einer Bande vergleichbar. Das Geſchwindigkeitsgetriebe fegte mit ſeiner rollenden Schnelligkeit, die einen muſikaliſchen Ton erzeugt, über den Boden und wirbelte den Staub auf, der in Wolken zwiſchen den Achſen, den Transmiſſionen aufſtieg und uns von unten her umringte und einhüllte.

Man konnte nicht raſch fahren, und der Motor erhitzte ſich. Das Automobil iſt wie eines jener feurigen, lebhaften Roſſe, die, wenn ſie durch den Zügel zurückgehalten werden, ſchwitzen, ſchnauben

und ſich unbehaglich fühlen, und die, wenn man ſie Galopp gehen läßt, ſich zu erholen ſcheinen. Außerdem hatte der Motor mit dem Widerſtande des Sandes zu kämpfen. Wie ein Hauch entſtrömte der Dampf ziſchend dem Verſchluß des Auspuffs. Wir mußten halten und friſches Waſſer auffüllen. Wir baten die Landleute darum, und ſie holten es uns aus den zahlreichen Brunnen in der Nähe ihrer Lehmhäuschen, der armſeligen Wohnungen des chineſiſchen platten Landes, die ſich in den Schatten hoher Bäume ſchmiegen, wie um Schutz zu ſuchen, und die, umgeben von der Arbeit und dem Segen der Felder, einen ſo beneidenswerten Eindruck von Zufriedenheit und Ruhe machen. Mit Eimern, die ſie an Stangen im Gleichgewicht trugen, kamen die Landleute herbei, ohne dem Automobil mehr Aufmerkſamkeit zu ſchenken, als wenn es von einem Maultiere gezogen worden wäre.

Wir durchfuhren ſchmutzige, lärmende Dörfer, die von einer halbnackten Bevölkerung wimmelten; die Sommerkleidung des armen Chineſen beſteht oft nur aus einem Paar Beinkleidern und einem Fächer. Wir fragten im Vorbeifahren nach dem Namen des Landſtriches, um ſicher zu ſein, daß wir keinen falſchen Weg einſchlugen.

„Iſt dies Örr-li-tien?“

Die Leute verneigten ſich zum Zeichen der Bejahung und beſtätigten mit naiver Freude, daß ſie unſere Frage verſtanden hatten, indem ſie mit dem geſchloſſenen Fächer auf die flache Hand ſchlugen. Wir fragten weiter:

„Wie weit iſt Tſing-ho-pu entfernt?“

Dies iſt keine Erkundigung, auf die man in China nur eine einzige Antwort erhalten kann.

„Fünf Li“ (1 Li = 442 Meter), rief uns ein alter Mann zu, indem er uns die fünf Finger ſeiner ausgeſtreckten Hand zeigte.

Einer der Nebenſtehenden hob jedoch mit derſelben Mimik nur drei Finger in die Höhe. Und ein anderer rief in überzeugtem Tone:

„Acht Li!“

Versuch, die monumentale Brücke zu zeichnen.

„Arbeit, fünf oder acht?“ fragten wir, mit einer gewissen Unbefangenheit das Nationalbild analysirend.

Unsere Gesellschaftsdame traten nun Vorschrift einen Schritt zurück und musterten uns mit einem spöttischen Lächeln glattrische Weise.

Am Fünfte Thag-ha begegneten wir der ersten Schiemenzug. Die alte Straße, die über ihn führt, war für das Nationalbild viel zugenommen. Alle hatten eine Zeit, wir durchbrechen das Herz nach allen Richtungen in der Hoffnung, die Spuren einer Übergangsstelle zu entdecken. Nichts, es gibt nur einen Weg, und der führt über die Brücke.

Sie ist eine monumentale Brücke, eine von jenen, die die europäische Überlieferung auf die Zeughäuser Marco Polos im 13. Jahrhundert zurückführt, die aber vielleicht nicht älter ist als die von 1368 bis 1644 herrschende Mingdynastie, ein herrliches Kunstwerk, genau wie Marmor. Die mit Reliefs gekrönten Brüstungen, von einer Zierlichkeit, die etwas Barockliches an sich hat und die die Überlieferung vorherrlichen konnte, verbinden in anmutigem Schwunge

die beiden Ufer. Sie bilden einen Bogen von einzigartiger Formenfülle, ein weißschimmerndes Gerüst, einen stolzen Übergang, der sich einsam mitten in der unberührten Rauheit eines Landes erhebt, das seine alte Leidenschaft für das Schöne und Große vergessen hat. Riesige Marmortafeln bilden das Pflaster der Brücke; aber der Verkehr hat sie abgenutzt und zerbrochen, die Zeit hat ihren Zusammenhang gelockert. Es hat den Anschein, als habe eine langsame Erdbewegung im Laufe der Jahrhunderte diese Steinplatten aus ihrer Lage gebracht, indem sie sie wie Grabplatten emporzuheben suchte. Man möchte sagen, die Brücke sei nie mehr von den Händen eines Künstlers oder Handwerkers berührt worden, seit Peking Chan-baligh, „Stadt des Chan", hieß, und Marco Polo sie Kambaluk nannte. Mit welcher Liebe für die Geschichte und die Kunst hätten wir diese Reliquie betrachtet, wenn wir sie nicht mit einem Automobil von 50 Pferdekräften und 1500 Kilogramm Gewicht hätten überschreiten müssen!

Nun aber sind die Anfahrtsböschungen zu der Brücke verschwunden, weggeschwemmt von den Hochwassern, zerfressen von den Regengüssen, Stück für Stück entfernt durch den Übergang von Millionen von Menschen, von dem Strome der Menschheit, der sich vielleicht 600 Jahre lang über jene Marmorplatten ergossen hat. Und jetzt gelangt man zur Brücke auf steilen Pfaden, auf denen wankende Steine hohe Stufen bilden. Beinahe das ganze Niveau der Ebene ringsum hat infolge von Überschwemmungen sich gesenkt, und nur die Brücke ist stehengeblieben zum Zeugnis der Höhe, bis zu welcher sich das chinesische Land erhob, als noch der ruhmreiche Kublai Chan herrschte.

Sollen wir unsere Kulis suchen lassen, sollen wir unseren Wagen von ihnen mit Seilen über die Grabplatten der Brücke ziehen lassen? Der Fürst will nicht so bald vor dem Hindernis zurückweichen, er geht rundherum, beobachtet, studiert und macht Punkte ausfindig, auf denen es den Rädern möglich ist durchzukommen. Die Schutzwände, auf die wir uns so viel zugute taten, werden abgenommen und

auf die Stufen gelegt, um als Fahrgeleiſe zu dienen. Ettore, der Befehle gewärtig, ergreift das Lenkrad, läßt die Maſchine 50 Meter zurückgehen und wartet. Es beginnt zu regnen, und die naſſen Steine glänzen.

„Vorwärts!“ kommandiert der Fürſt und befiehlt: „Hierher mit dem rechten Rad! Achtung!“

Die „Itala“ nimmt einen Anlauf, erklimmt mühſam die ſteile Böſchung und gelangt mit den Vorderrädern auf die Schutzwände. Aber der Regen hat die Bretter und die Steine ſchlüpfrig gemacht; das Automobil gleitet zurück; die ſchweren Schutzwände werden unter dem Drucke der Pneumatiks mit Gewalt beiſeite geſchleudert; es geht ihnen ſo wie dem Kirſchkern, der durch den Druck der Finger fortgeſchnellt wird. Und die Maſchine bleibt wieder unbeweglich ſtehen. Man muß es von neuem verſuchen. Die „Itala“ fährt zurück. Wir beeilen uns, die Schutzwände wieder an ihre Stelle zu bringen, aber Ettore ruft:

„Verſuchen wir es ohne Unterlage!“

Er nimmt zum zweitenmal einen Anlauf. Der Wagen gelangt ſtolpernd bis an die Steine. Nach einem Augenblick des Zögerns heben ſich die Vorderräder auf die Brückenfläche. Aber das Automobil hat ſich feſtgerannt; die Hinterräder drehen ſich mit raſender Geſchwindigkeit an den ungefügen Stufen, ohne daß es ihnen gelingt, hinaufzukommen. Sie wirbeln mit furchtbarer Schnelligkeit um ſich ſelbſt und ſchlagen mit den die Reifen feſthaltenden Nägeln dermaßen gegen die Steine, daß die Funkengarben umherſprühen. Ettore ſteigert mit Unterbrechungen die Geſchwindigkeit des Motors, der in ein beängſtigendes Heulen ausbricht und unter heftigem Stöhnen ganze Wolken von dichten, weißen, ſcharfriechenden Dämpfen ausſpeit. Wir eilen mitten in dieſe Dämpfe hinein, um die Maſchine mit allen Kräften vorwärts zu ſtoßen; der glühende Hauch des Auspuffs wälzt ſich uns um die Beine. Unſere Mühe iſt vergeblich, wir ziehen uns entmutigt zurück.

Das Automobil, das ſicherlich ſeinen Teil Eigenliebe beſitzt, wollte allein über die Schwierigkeiten Herr werden. Mit einem Male beginnen die Räder zu greifen, ſie halten einen Augenblick inne, wie um ihre Kraft zu ſammeln, und ſteigen langſam, langſam nach oben. Sie überwinden die erſte, die höchſte Stufe, ſodann die übrigen. Schließlich erklimmt die Maſchine die Marmorplatten und bleibt hier ſtehen, um ſich einige Minuten auszuruhen. Dann unternimmt ſie mit dem Schritte einer Ameiſe den ſchwierigen Übergang zwiſchen all jenen aus den Fugen geratenen Steinen, wobei ſie ab und zu ſtehenbleibt, um die nur eine Hand breiten Fahrbahnen zu erſpähen, nach einer Art des Weiterkommens ſuchend, bei der nicht mehr als ein Rad in die Furchen einſinkt oder zwiſchen den Fugen eingeklemmt wird. Das Automobil taumelt ungeſchickt, langſam von einer Seite zur andern, ſchwankt auf und nieder, geht mitunter einen Schritt zurück, um die Richtung zu ändern; es hat ganz das Ausſehen einer rieſigen Schildkröte, mit dem weiten Panzer, der faſt den Boden berührt, und den vier einzelnen ſtarken und vorſichtigen Tatzen.

Der Abſtieg auf der andern Seite iſt leicht, aber voller Intereſſe. Es iſt das erſtemal, daß ich ein Automobil bei einer ſolchen Arbeit erblicke. Der gewaltige Apparat, der für raſende Fahrten, für unerhörte Geſchwindigkeiten berechnet iſt, ſteigt hier die Stufen einer Treppe mit der zaghaften Aufmerkſamkeit eines kleinen Kindes hinab. Das Ungeheuer bietet all ſeine Kraft auf, um ſich im Gleichgewicht zu erhalten. Es ſcheint, als bemerke es die Gefahr, als ſchätze es die Höhenverhältniſſe ab; es bewegt ſeine Räder mit unendlicher Vorſicht, ſetzt ſie leiſe auf die unteren Stufen, ohne einen Ruck, ohne einen Stoß; es ſteigt herab wie ein rieſengroßes denkendes Weſen, das es verſteht, ſein Können in den Dienſt der Klugheit zu ſtellen. Es braucht Minuten, um einen Meter zurückzulegen, bevor es freien Weg vor ſich erblickt. Dann mit einem Male ſchießt es wie in einem Übermaß von Freude davon, und es hat den Anſchein, als könne es nicht mehr ſtehenbleiben, während wir hinter ihm herlaufen und ihm zurufen:

„Ge, heh! Heda, heh!“

Wir nahmen die Zügel auf und ließen Laudmeyr wieder eilt, während ein feiner, durchdringender Regen niederrieselte, der allmählich Hügel erzeugte und Pfützen und beschlichen Straßen schuf. Wir hatten also sämtliche Gründe, ängstlich besorgt, die die reichen Chinesen in ihren Wagen vor Härte ungeschützten sieben, eilten über Hügelwege, die sich zwischen hohen grasbewachsenen Dämmen hindurchschlängelten, die mit Bäumen bestanden waren; ihre herabhängenden Zweige berührten unsere Köpfe. Die Mannigfaltigkeit der Landschaft bestand aus der Nähe von Felsen an, die Berge der großen Hintergrund Ebene, jenes grünen Meeres, in welchem die Ferne, hinter denen sich die Dörfer verbergen, wie Inseln erscheinen. In der Ferne erblickten wir schon eine über die andere blaßblaue Bergkette, hinter denen man die charakteristischen Profile einer Pagode.

Unterwegs sahen wir vor und die Mauerwahrzeichen einer großen antiken Epoche schimmern, die über den Schi-hian-te hinter und nach größter war als die erste. Wir hingen vom Wagen und erwiesen unserem Gruß gegen die Pyramide von Kiaukuan Tall. Dann

Die Mauern in einer ähnlichen Gegend.

Manöver des Aufſtiegs auf die Brücke und ihrer Überwindung begann von neuem. Zum Glück hatte ſich das Automobil ſchon eine gewiſſe Übung im Klettern erworben, und in 20 Minuten konnte es ſeinen archäologiſchen Übergang auf das linke Ufer des Fluſſes bewerkſtelligen.

Hier ſahen wir uns von einer Menge Chineſen umringt, die ſeltſame Mützen trugen und uns freundlich begrüßten. Wir baten um friſches Waſſer; es wurde uns in Eimern, in Töpfen, in Teekeſſeln gebracht. Ein ſchöner alter Mann von tatariſchem Geſichtsſchnitt lud uns freundlich ein, den Tee in ſeinem Hauſe einzunehmen. Er war ganz betrübt, als wir ablehnten. Er verſicherte uns, er ſei unſer Freund. Alle jene Leute waren unſere Freunde. Weshalb? Die Erklärung für dies Gefühl der Sympathie erhielten wir, als ſie uns unter den Bäumen mit einem gewiſſen Stolze ihre Moſchee zeigten. Es waren mohammedaniſche Chineſen; der alte Mann war ihr Oberhaupt und Prieſter. Die mohammedaniſchen Chineſen fühlen ſich durch ihre Religion uns näher verwandt als ihren Landsleuten. Sie wiſſen, daß die Grundlage unſeres Glaubens das Alte Teſtament iſt, und ſie glauben an dasſelbe Alte Teſtament, das zu ihnen auf dem Wege über Turkeſtan gekommen iſt, unterwegs ein wenig verändert, bei der Ankunft ein wenig chineſiſch geworden, aber dem weſentlichen Inhalte nach unangetaſtet.

Wir entboten dem ehrwürdigen Prieſter einen Gruß auf arabiſch — in ſeiner heiligen Sprache — und entflohen eiligſt, an unſeren Wagen geklammert, während er und ſein Volk uns regungslos nachblickten, verzückt, wie vor einer bibliſchen Erſcheinung.

Es dauerte nicht allzulange, bis wir am Horizont in unbeſtimmten Umriſſen und bleichen Farben die ſeltſam geformten Gipfel der Berge von Kalgan erblickten. Rings um uns herum erhoben ſich kahle Hügel und ſchloſſen uns ein. Zu unſerer Rechten öffnete ſich jenes wundervolle Amphitheater von Bergen in regelmäßigen und feierlichen Formen, in dem die Kaiſer der Mingdynaſtie ihre letzte

Bildern sehr. Er gibt zu jedem Bild eine persönliche Anekdote zum Besten, die sich um das Bild rankt. Er ist ein Mensch, der sich gerne mitteilt und der sich gerne mit Menschen umgibt. Er ist ein Mensch, der sich gerne mit Menschen umgibt. Er ist ein Mensch, der sich gerne mit Menschen umgibt. Er ist ein Mensch, der sich gerne mit Menschen umgibt. Er ist ein Mensch, der sich gerne mit Menschen umgibt. Er ist ein Mensch, der sich gerne mit Menschen umgibt.

Alex Weiß beim Malen im Atelier, Juni 1988

Er arbeitet sehr schnell und ungeduldig. Er malt, wenn ihn etwas inspiriert.

Bei manchen, die ich sah, ist es mir klar, wo jeder einzelne Strich hingehört. Bei anderen, wie bei dem Bild mit dem Kind, das ich gerade male, ist es mir nicht klar. Ich weiß nicht, wo ich anfangen soll. Ich weiß nicht, wo ich aufhören soll. Ich weiß nicht, wo ich anfangen soll. Ich weiß nicht, wo ich aufhören soll. Ich weiß nicht, wo ich anfangen soll. Ich weiß nicht, wo ich aufhören soll. Ich weiß nicht, wo ich anfangen soll. Ich weiß nicht, wo ich aufhören soll.

Als sie uns erblickten, stürzten sie bunt durcheinander auf die Straße.

Ein alter Aufseher befehligte sie, der als Abzeichen seines Ranges eine weiße Fahne mit der Inschrift: „Höret auf die Worte eures Vaters" trug, wohl um anzuzeigen, daß man ihm Gehorsam schulde. Um seine väterliche Stimme zu verstärken, hatte sich der Alte mit einem an einem Bindfaden um den Hals gehängten Metallpfeifchen versehen. Wir riefen den Kulis zu, sie möchten uns nachkommen, und ließen sie hinter uns zurück. Wir wollten den Motor möglichst lange ausnutzen.

Jetzt unterschieden wir deutlich die Schlucht von Nankou. Sie erschien eng wie ein Spalt zwischen zwei steil ansteigenden, mit Felstrümmern bedeckten Bergen, auf deren unregelmäßigen Gipfeln sich alte Befestigungstürme erhoben. Rings zeigten sich die bizarren Umrißlinien anderer Berge. In dem melancholischen Dämmerlichte des regnerischen Tages hatte das Panorama etwas unsagbar Wildes. Bei Sonnenschein würde es nur einen romantischen Eindruck gemacht haben. Die Abhänge der Höhen stiegen steil empor wie Bastionen und schienen jeden Versuch, sich ihnen zu nahen, zurückweisen zu wollen.

Nankou bedeutet „Mund des Südens".

Es gibt Landschaften, von denen man sagen könnte, sie seien für den Kampf der Menschen untereinander geschaffen; Schlachtgefilde, Örtlichkeiten, in denen die Natur Angriff und Verteidigung unterstützt, düstere, zerrissene Gegenden, die den Geist der Feindseligkeit atmen, Defilees für Überfälle und Pässe für Hinterhalte. Nankou bietet solch einen drohenden Anblick. Die Zeiten der feindlichen Einfälle liegen in ferner Vergangenheit, die Befestigungen auf den Gipfeln verfallen Stein um Stein, und ringsherum lebt das friedlichste Volk der Welt. Und dennoch ruft dieser tiefe Talgrund schon durch seine Gestaltung den Gedanken an Angriffe und Metzeleien hervor, als seien die ihn umschließenden Berge nichts anderes als ungeheuere Mauern einer Riesenfestung.

Indischer Bauernwagen mit Ochsen und Kühen.

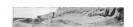
Indischer Bauernwagen mit Ochsen und Kühen.

Jede Kaste hat ihre Art, sich zu tragen, ihren eigenen Anzug, ihre eigene Sprache, ja sie hat sogar ihren eigenen Gott. Wie ich schon sagte, ist Mara Gott der Kshatriyas, der Kriegerkaste, und Mara ist auch der Gott der Könige. Er ist der Gott der Macht, der Gewalt, der Herrschaft, der Eroberung. Er ist der Gott, der Reiche gründet, der Gott, der Reiche zerstört. Er ist der Gott, der Reiche gründet, weil er der Gott der Eroberung ist. Er ist der Gott, der Reiche zerstört, weil er der Gott der Eroberung ist. Denn Eroberer, Zerstörer und Gründer sind ja eigentlich dasselbe. Wer erobert, der gründet, indem er sich selbst ein Reich gründet, und wer Reiche zerstört, der gründet, indem er Reiche an ihre Stelle setzt. Mara ist Gott der Macht, Mara ist Gott der Gewalt, Mara ist Gott der Herrschaft, Mara ist Gott der Eroberung, Mara ist Gott der Zerstörung, Mara ist Gott der Gründung, Mara ist Gott der Reiche, Mara ist Gott der Könige, Mara ist Gott der Kshatriyas, Mara ist Gott der Kriegerkaste, Mara ist Gott der Kriegerkaste, weil er Gott der Eroberung ist. Weil Eroberung, Zerstörung und Gründung

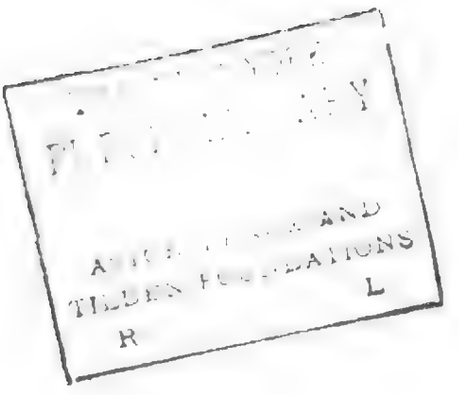
Bodensatz des menschlichen Ameisenhaufens von Peking. Lustig und zufrieden waren sie gekommen, ein Automobil zu ziehen und damit in vier Tagen den Lebensunterhalt für einen Monat zu verdienen.

Der alte Anführer schwenkte die Fahne und blies mit vollen Backen in die Pfeife. Der Pfiff bedeutete: Fertig! Ettore band die dicken Seile um den vorderen Teil des Rahmens und die beiden vorstehenden Arme, die an jedem Automobil angebracht sind, um die Federn an der Achse festzuhalten, und eine Minute später zogen zwei lange Reihen gekrümmter Menschen, an die Seile gespannt, langsamen Schrittes die schwere Maschine, während andere hinten schoben. Es regnete immerwährend. Ab und zu blieb das Automobil vor großen Steinen mit einem Rucke stehen; es stemmte sich wie ein störrisches Tier. Dann verdoppelten die Kulis, die einen Augenblick mit einem Fuß in der Luft festgehalten wurden, ihre Anstrengungen und sangen im Takt, um einheitlich ziehen zu können. Der Alte stimmte im Tone eines betenden Bonzen ein Lied an, und die andern heulten den Refrain im Chore mit: „Lai, lai-la!" „Vorwärts, vorwärts!" und zogen an. Der Aufseher improvisierte sein Lied; er sang, was ihm gerade einfiel; auf den Ton und die Melodie kommt es an, nicht auf die Worte. Närrisches Zeug kam aus seinem Munde, das die Leute in Heiterkeit versetzte, und aus dem „Lai, lai-la" hörte man bisweilen ein seltsames Gemisch von Anstrengung und Heiterkeit heraus.

Wenn der Wagen ein kleines Hindernis überwunden hatte, rollte er infolge des erhaltenen Anstoßes plötzlich vorwärts. Er schien alle jene seltsamen Leute verfolgen zu sollen; die Seile wurden schlaff, und die Chinesen trabten und sprangen unter lautem Geschrei und Gelächter vergnügt einher. Sie belustigten sich daran wie an einem Spiel und legten so eine Strecke in großem Tumult zurück, bis sie sich wieder an den aufs neue straffgespannten und unbeweglichen Seilen ziehend zusammenfanden. Diese Schar Menschen erweckte unser Interesse. Es waren keine Lastträger; es waren nur Arme; sie vertraten nicht eine bestimmte Klasse, sie vertraten das Volk im ganzen. Es war



Fish and other Objects on Coconuts



Digitized by Google

das große chineſiſche Volk mit ſeinem Elend und ſeinen Tugenden, das wir an der Arbeit ſahen. Die Armut, die Sorgloſigkeit und Gleichgültigkeit, die Einfalt, die Geduld und die Arbeitſamkeit, alle Vorzüge und alle Fehler der Raſſe, verborgen unter einem ſchmutzigen, unvorteilhaften Äußern, waren an unſere Maſchine geſpannt. Feierlich ſchritt der Alte mit ſeiner Fahne dem Zuge voran.

Es blieben noch die zerriſſenen Berge von Nankou am Eingange der Schlucht zu überwinden. Das Dorf lehnt ſich an den Nan-ſchan, den „Berg des Südens“, der auf die Häuſer ſteil herabfällt und, von unten geſehen, ſich vornüberzubeugen ſcheint, um zu beobachten, wer im Tale daherkommt. Bis zum Gipfel ziehen ſich zinnengekrönte hohe Mauern, alte Verteidigungswerke, die ſich von der Großen Mauer abzweigen und faſt unverſehrt geblieben ſind, weil ſie dem Menſchen faſt unzugänglich waren. Ihre Zerſtörung iſt einzig und allein der Zeit überlaſſen, und die Zeit iſt gegen großartige Werke unendlich gütiger als der Menſch.

Das Dorf Nankou iſt eine Anhäufung von Steinen. Die niedrigen und kunſtloſen Häuſer ſind aus Bruchſteinen erbaut, und an ihren Vorderſeiten ziehen ſich hohe, aus Steinplatten hergeſtellte Fußpfade entlang; die Mitte des Weges iſt für die Überſchwemmungen freigelaſſen. Eine alte Feſtungsmauer ſchließt den Ort ein. Wir betreten durch das niedrige, tiefe, finſtere Tor die einzige Straße des Ortes. Es hat aufgehört zu regnen; für einige Minuten drängt ſich die Sonne durch die Wolken und ſtreut über die naſſen Steine helle Lichter. Die Bewohner treten an die Türen und beobachten uns.

Es ſcheinen Angehörige einer andern Raſſe zu ſein. Es ſind die Bergbewohner Chinas. Sie ſind groß und ſtark; ihr Geſicht trägt die ſtolzen Züge des tatariſchen Stammes. Dieſe kleine, einſam und verlaſſen inmitten unwirtlicher Felſen wohnende Bevölkerung läßt an eine Beſatzung denken, die in früheren Zeiten zum Schutze des Paſſes hierhergelegt und vergeſſen worden iſt. Vielleicht ſtammt ſie in der Tat von den tatariſchen Kriegern ab, die nach der Eroberung Chinas

durch die Mauerlinie im 17. Jahrhundert hervorgerückt wurden. Weniger, die im Laufe der Zeit die ursprüng genommenen Breiten ab-getrag und verloren haben, denn ihren Breiten zu verleihen, andererseits ihre Tiefen einer Straßenlinie, die ihren Häusern der Jahrhunderte entsprechend wurden muß.

Diese reine Breitung ist zu Ende. Als ist 1", Ulm, als sich die Reihe allmählich Breitung kommen, bis der Straße Häuser und als Charakter entspricht hat. Wie haben nun 60 Häuserer zurückgelegt. Diese Häuserlinie unseligen und Breitung, die wieder und auch, daß man Ein-gabe maßgebenden empfangen ist, daß die damit Jener im beiden Häuser kommen, an denen wir uns erneuten Häuser, und daß Breitung gestellt werden; diese erforderlich Baubehörden. Die „Breite" bieten ihren Weg zwischen den Häusern, den Mauerlinien, den Fluchten auch den konzessionierten Häusern, die sich an ihren Zeit bringen und dann bei Neuzeichnungen, konzessionierten Durchbrüchen einen Abschluß Breitung verschieden.

Straßenbreite gehen mit andererseits bei Zeit, und die zweckmäßigen Straße in der Bestimmung, den richtigen Verkehrsfluß zu begegnen; wie Zeiten und die mit Häusern beiderseits Maßnahmen, man kennen hat Blick weit

Straßenzug über eine Kante mit Blick auf den Straßenturm des Ulmer Münsters.

Rhodos. Blick durch das Tor.

in den Hafen durchbricht. Und dieses ist, wie schon erwähnt, nicht der einzige Zugang zu der Stadt, sondern auch Rhodos, ja es ist fast vorherrschend, die Stadt mit der grossen Mauer zu umgeben, welche sich in ihrer Ausdehnung von dem Hafen bis zum Turme „Italien" zieht. Auch am Hafenende selbst, welches sich in einer Ausdehnung von 1 Kilometer bis zum Turme „Italien" hinzieht, ist die Mauer mit Toren versehen, welche zu dem Hafen führen. Eines dieser Tore, welches sich in der Nähe des grossen Hafenplatzes und direkt hinter ihm befindet, ist das auf unserer Abbildung dargestellte Tor. Es ist ein Tor, welches in die Hauptgasse und in eine der vielen Seitengassen führt. Die Hauptgasse, welche sich vom Hafen bis zum Turme „Italien" hinzieht, Hauptgasse genannt, ist ganz von Leben durchzogen. Sie ist mit Kaufläden besetzt, welche sich in ihrer Ausdehnung bis zum Turme „Italien" hinziehen. Diese Kaufläden sind meistens von Griechen besetzt, welche auch die Hauptgasse bewohnen. Sie ist gepflastert, wie alle Gassen der Stadt, mit Kieselsteinen, welche in eine Betonmasse eingelegt sind. Die Kaufläden, welche sich in der Hauptgasse befinden, sind

gehüllt, setzte ich in einer schlaflosen Nacht die große Reise fort; ich sandte die Phantasie voraus auf Entdeckung. In der Ferne donnerte der Bergstrom, dessen Lauf wir zwischen den steilen Felsen hatten aufwärts verfolgen müssen. Später ward seine Stimme von dem Plätschern des Regens übertönt, der wieder heftig zu fallen begann. Vom Winde getrieben, schlugen große Tropfen gegen die papierenen Fensterscheiben, als wenn jemand mit den Fingern auf ihnen trommelte.

Es regnete noch, als Pietro mit einer kleinen Papierlaterne in der Hand hereinkam, um uns zu wecken; es regnete, als der Tag anbrach, und es regnete, als wir uns zur Abfahrt entschlossen, nachdem wir vergebens auf den Eintritt schönen Wetters gewartet hatten. Die Kulis standen seit 3 Uhr morgens marschbereit. Um 7 Uhr 25 Minuten verließen wir Nankou. Die Fürstin war in der Herberge geblieben, um mit der Eisenbahn nach Peking zurückzukehren. Don Livio begleitete uns bis zur Großen Mauer.

An das Automobil war die Chinesenhorde angespannt und außerdem drei willfährige Tiere. Die Pekinger Transportagentur hatte versprochen, uns vier Maultiere zu liefern; in Nankou waren jedoch nur ein einziges Maultier, sowie ein altes Pferd und ein kleiner weißer Esel aufzutreiben gewesen. Ein Vertreter der Agentur hatte auf die Vorhaltungen des Fürsten hoch und heilig, unter Anrufung der Götter als Zeugen, versichert, daß die drei Tiere genügen würden, den Ki-tscho bis ans Ende der Welt zu ziehen, und wir, die wir ihn nur bis Kalgan gezogen wissen wollten, gaben uns damit zufrieden.

Im Augenblicke der Abreise brannten die guten Einwohner von Nankou zum Abschiedsgruß einige Petarden ab. So will es der Brauch; der Chinese feiert die Feste mit lärmenden Feuerwerken, und wenn er jemand seine Huldigung darbringen will, so stellt er ein Paar Böller vor die Tür, und im gegebenen Augenblicke geht es bum! bum! Das ist der Gipfel der Ehrerbietung.

Wenige Minuten später verschwand das Dorf hinter einer Biegung des Tales. Der Weg beginnt plötzlich zu steigen und sieht wie eine

Rampe mit niedrigen, breiten Stufen aus, von denen jede einzelne die Kulis zu einer Wiederholung des „Lai lai-la!“ nötigt und den Tieren ein drohendes Klatſchen mit der Peitſche einträgt.

Der Alte mit der Fahne befand ſich natürlich an der Spitze. Die Matroſen gingen zu beiden Seiten des Automobils und ſtemmten ſich von Zeit zu Zeit kräftig mit der Schulter gegen die Räder, als gelte es, eine Kanone auf den Gipfel eines Berges in Stellung zu bringen. Ettore, der allein auf der Maſchine ſaß, eingehüllt in die Falten eines ungeheueren Regenmantels, der ihm das Ausſehen eines bretoniſchen Fiſchers gab, hielt das Steuerrad mit der Aufmerkſamkeit eines dienſthabenden Steuermannes und kommandierte ſeine Scharen durch Ertönenlaſſen der Hupe. Einmal bedeutete: „Vorwärts!“, zweimal: „Halt!“ Aber die Signale mußten oft wiederholt werden, und bald begann die Hupe der „Itala“ infolge der Anſtrengung an Heiſerkeit zu leiden, die ſie ſchließlich ſtumm machen mußte. Pietro ſchloß den Zug zu Pferde, den Kopf mit einem rieſigen Strohhut bedeckt, der infolge einer genialen Anordnung der Bänder die Form eines Damenhutes, Stil Directoire, angenommen hatte. Der wackere Ma-fu trug dieſe Kopfbedeckung mit großer Würde. Offen geſtanden, niemals iſt ein ſonderbarerer Zug durch die Päſſe der Großen Mauer marſchiert! Wenn ich noch hinzufüge, daß Don Livio, Don Scipione und ich von Zeit zu Zeit ausruhten, indem wir auf zwei winzigen Saumtieren ritten, die ſo niedrig waren, daß unſere Füße auf dem Boden ſchleiften, und ſo kurz, daß unſere Regenmäntel ſie mit dem großartigen Faltenwurf einer Toga völlig umgaben, ſo habe ich einen weiteren Umſtand von höchſter Bedeutung für die hiſtoriſche Genauigkeit erwähnt.

Die Landſchaft änderte ſich jeden Augenblick. Oben tauchten immer neue Gipfel auf, ſchroff, kahl, von immer ſeltſamerer Geſtalt. Niedrige, ſchwarze Wolken hingen bis auf ſie herab, und der graue Nebel ließ ſie entfernter und höher erſcheinen; ihre düſtere Großartigkeit nahm dadurch noch zu. Unten floß der Bergſtrom bald ſtill wie

ein Bach und schlängelte sich friedlich zur Seite des Weges unter grünen Sträuchern und Weidengruppen dahin, bald brauste er stürmisch, in wilden Wirbeln, schäumend in engen Schluchten, in denen wir uns vorsichtig vom Rande der Straße entfernt hielten. Alte Befestigungslinien ziehen sich fortwährend von den Gipfeln der Berge bis in den Talgrund hinab, steigen wieder empor und verschwinden in der Richtung auf andere ferne Berge zu. Es sind mit Zinnen versehene Mauern, die Schleichpfade decken, Befestigungen zweiten Ranges im Rücken der Großen Mauer, riesige Wegsperren. Zwischen zwei dieser ungeheueren Verteidigungswerke liegt ein großes Dorf: Kü-yung-kuan.

Wir haben die hohen schwarzen Mauern hinter uns gelassen und befinden uns vor einem wunderbaren Marmorbogen, der auf das geschmackvollste mit Friesen und Figuren geschmückt ist, ein Bogen, den man, aus der Ferne gesehen, als römisch bezeichnen könnte. Riesenhaft hebt er sich von den elenden Dorfhütten ab, ein letzter Rest wer weiß welcher Herrlichkeit und welches Reichtums. Kü-yung-kuan war in den goldenen Zeiten des Reiches der Sitz eines Kommandos, und damals vertrieben sich die militärischen Mandarine, wie einst die römischen Konsuln, die Zeit damit, daß sie sich mit prächtigen Kunstwerken umgaben.

Während wir unseren Aufstieg fortsetzten, überholte uns eine Anzahl eilfertig dahinschreitender Männer mit einer Sänfte auf den Schultern. In der Sänfte saß mit geöffnetem Schirm ein Europäer, den die Einwohner mit Ehrerbietung behandelten. Als er an uns vorüberkam, begrüßte er uns auf englisch. Wir sahen sofort, daß es sich um einen in der Gegend angesehenen Mann handelte; alle kannten ihn und begegneten ihm achtungsvoll. Sie nannten ihn den „alten Herrn, der das Gebirge durchbohrt". Pietro, der sich nach ihm erkundigt hatte, erklärte uns die Sache. Man muß nämlich wissen, daß die chinesischen Kaufleute bemerkt haben, daß eine Eisenbahn, wenn sie auch die Geister der Ahnen beunruhigt, jedenfalls ein ausgezeichnetes Geschäft ist. Von dieser Wahrheit überzeugt, hatten viele chinesische Kaufleute

und Bankiers in Peking den Entschluß gefaßt, eine für den Handel so unentbehrliche Eisenbahn zu bauen, und zwar ohne einen Fremden sich in irgendwelcher Weise einmischen zu lassen: chinesisches Kapital, chinesische Arbeit, chinesische Verwaltung. So bildete sich die chinesische Gesellschaft für die Eisenbahn Peking-Kalgan, die den Verkehr bis Nankou bereits aufgenommen hat. Auch die Ingenieure waren natürlich Söhne des Himmels, die in Amerika studiert hatten.

Alles ging gut, solange die Arbeiten sich in der Ebene abspielten; als sie aber in das Gebirge gelangten, stießen die als Ingenieure tätigen Söhne des Himmels auf ernste Schwierigkeiten. Die Tunnels stürzten ein; nach jedem Einsturz wurden sie nach allen Regeln der Kunst von neuem gebaut und stürzten dann wiederum ein; die Ausdauer der guten Chinesen kämpfte vergeblich gegen die Halsstarrigkeit ihrer Berge. Es fehlte nicht an Leuten, die darin alle Anzeichen eines Protestes des Drachen erblickten, dessen ungeheuerer Körper durch das Bohren verwundet worden war; der Beweis ergab sich aus dem Umstande, daß der Berg Menschen verschüttete. Die Rache war augenscheinlich. Aber der Drache verliert heute außerhalb der amtlichen Kreise an Kredit. So kamen die Kaufleute auf den Gedanken, ob es vielleicht den Teufelskünsten eines abendländischen Ingenieurs gelingen könne, den Sieg über die Hartnäckigkeit des Gebirges von Nankou davonzutragen; die Kunde vom Simplondurchstich war zu dieser Zeit auch nach China gedrungen. Und die Gesellschaft entschloß sich zu dem Frevel und engagierte für die Linie Peking-Nankou einen tüchtigen Ingenieur, dem sie die Leitung der Arbeiten übertrug. Daher erschien nun der „alte Herr, der das Gebirge durchbohrt", in seiner Sänfte in den Schluchten der Großen Mauer.

Der Aufstieg war beschwerlich, und wir gewährten den Leuten öfters eine wohlverdiente Ruhepause. Auf das Signal, aus Reih und Glied zu treten, ließen sie die Seile los und zerstreuten sich fröhlich in der Nähe, um auf den ersten Pfiff des Alten sofort wieder zu erscheinen. Der Esel, das Maultier und das Pferd weideten mitein-

eben 4 mittlere Abstände von Kern zu Kern in Anspruch nimmt, und zwischen den Kernen 3 und 4 ein Abstand von 5 Kernen liegt, so ist die Gesamtlänge des Chromosoms 13 Kernabstände. Die Kerne 1 und 2 sind also 4 Kernabstände, die Kerne 2 und 3 3 Kernabstände, die Kerne 3 und 4 5 Kernabstände voneinander entfernt.

Fig. 1. Schema der Chromosomenkonstruktion.

Um eine Übersicht über Abweichungen in verschiedenen Kernen vornehmen zu können, ist es notwendig, die Kerne der Größe nach zu ordnen. Dies geschieht in der Weise, daß man die Kerne mit der größten Kernlänge an den Anfang setzt und die Kerne mit der kleinsten Kernlänge an das Ende. Dabei ist es gleichgültig, ob die Kerne 1 oder 2 oder 3 oder 4 die größten sind. Es ist nur wichtig, daß man die Kerne der Größe nach ordnet. Dies ist notwendig, weil sonst Abweichungen in verschiedenen Kernen nicht miteinander verglichen werden können.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R L

Digitized by Google

allen Regeln der Kunſt eine Roulade zu wickeln oder einen dampfenden, ebenfalls kunſtgerecht gebackenen Eierkuchen zu ſervieren. Der dritte war Elektrotechniker, der vierte Zimmermann; der letzte ſprach chineſiſch mit echt ſizilianiſcher Ausſprache; er war in Kalgan mit der internationalen Kolonne geweſen, die 1900 dort einmarſchierte, und kannte die Straße ſo genau wie ein Lotſe. Alle beſaßen die beneidenswerte Gabe guter Laune; alles erſchien ihnen eigens dazu geſchaffen, ſie zu beglücken. Der unabläſſige Regen, der ſogar durch unſere waſſerdichten Mäntel drang, erzeugte in uns ein eiſiges Gefühl der Niedergeſchlagenheit, die Matroſen freuten ſich ſelbſt über den Regen. Das Waſſer war ihr Element. In ihren durchweichten, an der Bruſt offenen Leinwanduniformen wateten ſie in den Pfützen umher und machten ſich über das Wetter luſtig. Liebe Gefährten und eine ſtolze Eskorte für unſere kleine Flagge; bereit zu lachen und bereit, ſich, wenn es die Not erheiſchte, für uns zu ſchlagen.

Ein rauher Ton der Hupe, ein Pfiff, ein Zuſammenſtrömen der Leute, ein Maſſengeſang, ein Peitſchenknallen, und der Zug ſetzte ſich von neuem in Bewegung. Es ging hinauf durch das endlos ſcheinende Tal von Kü-yung-kuan, das immer unwegſamer wurde.

Plötzlich verengt ſich das Tal, es ſcheint ſich zu ſchließen. Man hat den Eindruck, als gebe es keinen Ausweg, als wären die Berge zuſammengerückt, um den Durchgang zu verſperren. Auf den erſten Blick bemerkt man die enge Schlucht nicht, die ſich zur Rechten öffnet, eine Art Spalt zwiſchen den ſenkrecht aufſtrebenden Klippen, etwa 40 Meter breit, ein Korridor zwiſchen Felswänden. Durch einen düſteren Landſtrich waren wir gezogen, hier betraten wir einen grauenerregenden.

Seit undenkbaren Zeiten müſſen die Menſchen Furcht vor dieſer Gegend gehabt haben, denn ſie gilt ihnen als heilig. Vielleicht weil die Reiſenden nur mit einem Gebet auf den Lippen ſie durchzogen; die Örtlichkeit fordert geradezu zum Anrufen der Götter heraus. Für einfache Gemüter iſt das Gebirge an und für ſich ein Myſterium.

an Schreibmaschinen. Wir aber glaubten an diese Maschinen nicht. Wir glaubten an Bücher. Wir glaubten an Bücher, die wir selber machten. Wir glaubten an Bücher, die wir selber machten, weil wir an Bücher glaubten, die wir selber machten. Wir glaubten, weil wir glaubten, und wir verschrieben uns einem Glaubensbekenntnis, das wir selber aufgestellt hatten. Wir waren Dadaisten.

Kurt Schwitters: Merzbau. Ca. 1933. Zerstört 1943 in Hannover

Dreiundzwanzig Jahre später. Ein Dichter kommt, um Erinnerungen auszugraben. Er findet nichts. Er findet nur Schutt. Er findet nur Schutt und Asche. Er findet nur Asche. Er verschwindet.

Ich war 20 Jahre alt, als ich Dadaist war. Ich bin 43 Jahre alt, wenn ich mich erinnere. Ich bin 63 Jahre alt, wenn ich diese Erinnerungen aufschreibe. Manchmal, wenn mich jene 20 Jahre anblicken, erkenne ich mich nicht wieder. Manchmal, wenn ich mich sehe, kann ich mich nicht mehr erinnern. Manchmal

Ehe- und zum Ist- Adam. Adam hat in Hebräer Man, an Eva Frau, an Kain Sohn, an Abel Bruder, an Kain Bruder, an Kain Sohn, an Kain Sohn, an Kain Sohn

licher Tätigkeit, die nicht eine Bekundung des Glaubens wäre. Beim Durchschreiten dieser Gegend sprach jede Seele: „Ich glaube."

Dieser Weg hat auch eine religionsgeschichtliche Bedeutung: auf ihm ist der Lamaismus, der tibetische Buddhismus, nach China eingedrungen. Aus dem Herzen Asiens, dieser Quelle von Religionen, sind Wogen der Frömmigkeit durch diese Täler herübergeflutet, um die Seelen der Chinesen zu neuen Kulten zu bekehren. Es ist nichts Seltenes, hier fremde Pilgerzüge anzutreffen. Als Fürst Borghese die Straße nach Kalgan erkundete, hatte er einige Tage zuvor hier einen Büßer mit geschorenem Kopfe und in langem grauem Gewande getroffen, der betend und alle drei Schritte niederkniend, um den Boden zu küssen, den Weg zurücklegte. Borghese erkundigte sich nach ihm. Der Pilger war auf dem Wege nach der heiligen Stadt Urga und hatte auf diese Weise die Mongolei und die Wüste Gobi durchquert. Die Bevölkerung ist gastfreundlich und mildtätig gegen diese wandernden Pilger, die am Abend ihre Mühsal unterbrechen, einen großen Stein auf die Stelle legen, bis zu der sie gekommen sind, um sie am Morgen wiederzufinden, und bis zum nächsten Dorfe gehen, um sich von ihrem frommen Beginnen auszuruhen.

Es kommt uns der Gedanke, daß auch wir, alles in allem genommen, auf einer seltsamen Pilgerfahrt begriffen sind. Auch wir haben ein eigenartiges Gelübde getan und erfüllen es mit Glaubenseifer. Wenn der Mann, der jene drei Schritte tat, seinerseits den Fürsten nach dem Beweggrunde seiner Reise gefragt hätte, würde er gewiß höchst erstaunt gewesen sein.

Nachdem wir durch das Dorf Pa-ta-ling gekommen waren, sahen wir ein ausgezahntes Profil wie eine Zickzacklinie einige entfernte Kämme vor uns umsäumen und andere Berge zu beiden Seiten krönen; wir sahen es hier auftauchen, dort verschwinden, bis es allmählich die Form zahlloser, zu einer Kette verbundener Türme annahm, gleich Scharen wachehaltender Riesen.

Es war die Große Mauer.

Viertes Kapitel.

Auf dem Gebirge.

Das Paſſieren der Großen Mauer. — Die Matroſen verlaſſen uns. — Auf der Fahrt durch das chineſiſche Flachland. — Im Schatten des Lien-ya-miao. — Angſtvolle Augenblicke. — Die Mongolei kommt in Sicht.

Von fern geſehen macht die Große Mauer, die mit dem Gebirge zuſammengewachſen und verſchmolzen iſt als rieſenhaftes Pendant zu deſſen Gipfeln und Felſenwänden, nicht den Eindruck eines Werkes von Menſchenhand: ſie iſt allzu gewaltig dazu, und das, was man von ihr ſieht, beträgt nicht den tauſendſten Teil. Man könnte eher von einer phantaſtiſchen bizarren Laune der Erde ſprechen, entſprungen aus dem Wirken unermeßlicher, unbekannter Naturkräfte, von dem Erzeugniſſe einer ſchöpferiſchen Erdumwälzung.

Je näher wir kamen, deſto mehr verſchwand die Große Mauer in einem Gewimmel von Berggipfeln, und wir erblickten ſie erſt wieder bei den letzten Windungen des Weges, als wir im Begriff ſtanden, die maſſiven, doppelten Tore zu durchfahren, die von noch heute feſten Baſtionen verteidigt werden. Die Straße auf die Höhe hinauf iſt nichts als eine Furche im feſten Geſtein, ſie wird ſtets ſteiler und ungangbarer. Wir fuhren ſeit 8 Uhr unter unaufhörlichem Regen; nur langſam und mühſelig kamen wir vorwärts, jeden Augenblick zum Halten gezwungen, um Steine aus dem Wege zu wälzen, Fahrbahnen

für die Räder herzuſtellen, das bedrohte Geſchwindigkeitsgetriebe vor den Unebenheiten des Bodens zu ſchützen. Alles ringsum eine wilde, öde Wüſte.

Wir marſchierten am Rande eines tiefen Abgrundes. Von hier aus erblickten wir zu unſerer Freude an einer Stelle zwei Telegraphendrähte. Um ihre Iſolatoren geſchlungen, kamen ſie von unten herauf, kreuzten den Weg und überſchritten die Mauer. Sie erſchienen uns als Freunde; ſie ſollten es ſein, die unſeren Landsleuten Kunde von uns brachten. Arme alte Mauer, du Werk und Sorge von Dynaſtien und Millionen von Menſchen; nicht nur das Geſchütz macht dich heutzutage nutzlos: ein einfacher Draht genügt. Die fernſten Völker verkehren ruhig über deine Schultern hinweg.

In der Nähe iſt die Mauer weniger großartig. Sie gleicht den Verteidigungswerken einer Stadt, und für den, der ſich der Mauern von Peking erinnert, verliert ſie an Impoſantheit. Als wir aber nach dem Durchfahren der Tore den Abhang auf der andern Seite in der Richtung des Dorfes Tſcha-tau-tſchung hinabſtiegen und zurückblickten, ſtießen wir einen Ausruf des Erſtaunens aus. Wir überſahen die weiße Linie der Mauer, bis ſie ſich im Duft der Ferne verlor; ſie ſtieg auf und ab, folgte im Zickzack den Launen des Geländes, zog ſich in Schlangenwindungen dahin, ſtürzte ſich in Täler, erhob ſich wieder mit einem Sprunge, zeigte ſich bald von der Seite, bald von vorn. Sie ordnete ihre Türme auf hunderterlei verſchiedene Arten, entfaltete ſtellenweiſe ihre Zinnen und ließ ſie deutlich erkennen, um ſie im nächſten Augenblick in plötzlicher Verkürzung zuſammenzuziehen. Sie ſchien zu verweilen und eiligſt davonzufliehen, und zwar bis zu beiden Grenzen des Horizontes, bis zu den entfernteſten Bergen, wo ſie ſich dem Auge nur noch als kaum wahrnehmbarer Faden darbot. Und ſo geht es weiter, 800 Kilometer weit, rings um die ganze Provinz Tſchili, eine wunderbare Grenze. Und dies iſt nur die „kleine“ Große Mauer. Es gibt noch eine andere, die große, die „Wan-li-tſchang-tſcheng“, die „Mauer der zehntauſend Li“, die wir im Norden von

Kalgan antreffen werden; dieſe erſtreckt ſich 2400 Kilometer weit längs der Grenzen des eigentlichen China. Aber es gibt nicht nur dieſe zwei Mauern. Als wir das auf einer kleinen Hochebene liegende Tſcha-tau-tſchung hinter uns hatten, bemerkten wir neue Türme, neue Baſtionen, wie wir ſolche im Tale von Nankou geſehen hatten. Das chineſiſche Volk hat mehr als 2000 Jahre darauf verwandt, Mauern gegen den Weſten aufzutürmen. Es iſt aber nicht länger als drei Jahrhunderte her, daß es den eigenen Thron gerade von jenen Tataren eingenommen ſah, die es mit Hilfe von Backſteinen und Kalk fernhalten wollte.

Unſerem modernen Geiſte erſcheint die Große Mauer als ein ſtaunenerregendes Denkmal chineſiſcher Furcht, unermeßlich und unlogiſch, großartig und lächerlich; der Fremde bewundert und verlacht ſie. Aber wir vergeſſen, daß auch die Römer die Grenzen Britanniens durch eine doppelte Große Mauer verteidigten, um dieſes Reichsland vor den noch ungebändigten Kaledoniern zu ſchützen. Es hat Zeiten gegeben, in denen die Lebensbedingungen das Vorhandenſein unüberſteiglicher Mauern zwiſchen Land und Land, zwiſchen Raſſe und Raſſe, zwiſchen Kultur und Barbarei als logiſch, natürlich, als notwendig erſcheinen ließen. Genau wie wir heute eine nichtendenwollende Arbeit logiſch und natürlich finden, die unſeren Enkeln vielleicht eines Tages großartiger, lächerlicher und chineſiſcher vorkommen wird als uns die Große Mauer, nämlich um die Welt Hunderttauſende von Kilometern Stahl in Geſtalt von Schienen zu legen, die Wälder der Erde niederzuſchlagen, um den Schienen Unterlagen zu ſchaffen, und die Gebirge zu durchbohren, um Geleiſe mitten hindurchzuführen!

Das Dorf Tſcha-tau-tſchung betraten wir nicht; es iſt von einer quadratiſchen Mauer mit ſtarken Türmen in den Ecken umgeben. Alle chineſiſchen Dörfer und Städte ſind in ein regelmäßiges Quadrat eingeſchloſſen, das vielleicht die Form eines früher beſtehenden verſchanzten Lagers beibehält. Wir zogen im freien Felde rings um

Auf der Reise nach Ungarn. Nach einer Photographie.

Am 25. Oktober 1867 wurde Elisabeth in Budapest, also fünfzig Jahre vor der Krönung Karl Hansis, mit dem ungarischen Zeremoniell gekrönt. Ihr Gemahl hatte ihr die Krone aufs Haupt gesetzt, sie hatte ihm den Reichsapfel überreicht. Von der Königin Maria Theresia hatte sie den Säbel empfangen.

Ihre Liebe zu Ungarn, ihre Verehrung für Deák, Andrássy, Eötvös, Széchenyi, Kossuth, Wesselényi und den ungarischen Adel, ihre Bewunderung für die Tapferkeit und Treue der Magyaren, ihre Sympathie für die Sprache und Poesie des Landes, ihre Vorliebe für Land und Leute, für Sitten und Trachten, für Tänze und Lieder, für Pferde und Reiter, für Ritte und Jagden, für Gastfreundschaft und Gastlichkeit, für Wein und Paprika, für Zigeunermusik und Zigeunerromantik, für Puszta und Csikós, für Hirten und Hirtinnen, für Bauern und Bäuerinnen, für Bauernhäuser und Bauernhöfe, für Dörfer und Städte, für Ebenen und Berge, für Flüsse und Seen, für Wälder und Felder, für Weiden und Herden, für Ackerbau und Viehzucht, für Obst- und Weinbau, für Bienenzucht und Fischerei, für Handel und Gewerbe, für Kunst und Wissenschaft, für Volk und Land, für Leben und Tod, für Freud und Leid, für Glück und Unglück, für Sieg und Niederlage, für Ehre und Schande, für Treue und Untreue, für Gut und Böse, für Recht und Unrecht, für Wahrheit und Lüge, für Gott und Teufel, für Himmel und Hölle, für Ewigkeit und Verdammnis, für Gnade und Verdammung, für Erlösung und Verdammung, für Auferstehung und Verdammung

Lebewohlrufen, bis er zwiſchen den Mauern des Dorfes verſchwunden war.

Der feuchte Wind drang durch die zerriſſenen Papierfenſter und erfüllte unſere niedrigen Kämmerchen.

„Pietro, Feuer! Pietro, heißen Tee! Pietro, etwas zu eſſen!“

Und Pietro kam und ging dienſteifrig und lächelnd, brachte das Kohlenbecken, die Teekanne, Eier und beantwortete alle Fragen in einem Italieniſch, das ſeine ureigene Erfindung war. Pietro iſt ein unſchätzbarer Diener; er iſt der Sohn eines alten Ma-fu der Geſandtſchaft. Aus einer Dynaſtie von Ma-fus ſtammend, die über die Marſtälle der italieniſchen Geſandten herrſchte, genoß er oft die Ehre, Aufträge zu erhalten, die Intelligenz und Treue erforderten. So begleitete er uns bis Kalgan als Majordomus und Dolmetſcher, als eine Art Adjutant.

„Pietro,“ fragte ihn der Fürſt, „biſt du Chriſt?“

„Nein, Buddhiſt ich!“ erwiderte er.

„Warum nennſt du dich dann Pietro?“

„Ich nicht nennen Pietlo mich,“ antwortete er, das r mit l verwechſelnd wie jeder gute Chineſe, „ich mich nennen Wu-tin.“

„Aber wenn ich dich Pietro rufe, ſo antworteſt du doch.“

„Ja, alle mich lufen Pietlo, ich ihnen antwolte.“

Ein letzter Befehl noch: „Pietro, morgen früh um 3 Uhr wecken, und daß die Kulis zu dieſer Stunde bereitſtehen!“ Und in die überreichlich mit Inſektenpulver beſtreuten Decken gewickelt, überließen wir uns dem Schlafe. Durch die dünnen Wände hindurch hörten wir im Zimmer nebenan die Matroſen ſich von ihrer Heimat und ihren weiten Seereiſen unterhalten.

Am 12. Juni 4½ Uhr morgens verließen wir Tſcha-tau-tſchung bei bedecktem Himmel und kalter Luft, die die Nacht länger erſcheinen ließ. Wir ſchauderten in unſeren noch naſſen waſſerdichten Anzügen.

Die Matroſen mußten jetzt umkehren; ſie hatten Befehl, uns am zweiten Marſchtage zu verlaſſen, wenn ihre Anweſenheit nicht unbedingt nötig wäre. Sie begleiteten uns noch einige hundert Meter bis zu dem Fuße eines alten Befeſtigungsturmes und nahmen dann Abſchied. Die Ebene von Tſcha-tau-tſchung hallte von Evvivarufen wider. Noch lange Zeit konnten wir die weißen Marineuniformen in dem Grau der Dämmerung unterſcheiden und hörten erneute Evvivarufe, die immer ferner und immer ſchwächer ertönten, bis ſich die Leute und die Stimmen ganz in der Ferne verloren.

Die Kulis hatten aus dem Schlafe neue Heiterkeit geſchöpft: lachend und ſingend marſchierten ſie weiter auf der Straße, die ab und zu ſumpfige Stellen zeigte. Ein Automobil zu ziehen, machte ihnen Spaß. Glückliche Armut!

Bei Tagesanbruch zeigte der Himmel da und dort blaue Stellen. Ein Nordwind zerſtreute die Wolken und trieb ſie in völliger Auflöſung dem Meere zu, und mit einem Schlage beleuchtete ein Sonnenſtrahl hohe Berge vor uns. Noch wenige Minuten, und die geſamte Kette des Jen-jen-ſchan, die wir überſchreiten mußten, zeigte ſich in einem ſtrahlenden Lichtſchimmer, durchfurcht von Abgründen und Berghängen, gekrönt von blauen Gipfeln. Es war uns, als hätte ſich in einer Minute eine unermeßliche, gewaltige Schranke uns genähert. Hinter ihr erhoben ſich andere Gipfel, andere noch höhere Berge, die ſich in der Ferne abſtuften, bis ſie ſich in dem heiteren Himmel verloren: der Wu-tſi-hai, die Ausläufer jenes gewaltigen Alpenſyſtems, das der Chingan-ſchan bildet.

Der Himmel klarte völlig auf. Als wir uns umwandten, ſahen wir die Schatten der letzten Wolken einen nach dem andern ſich von den Höhen der Großen Mauer losreißen, und in weitem Halbkreiſe reihten ſich hinter uns die Berge aneinander, die wir den Tag vorher überſchritten hatten, ausgezackt und kahl, durchſchnitten von der unermüdet ſich auf- und niederziehenden Schlangenlinie der Mauer, ein ſo wundervoller Anblick, daß wir uns nicht ſatt daran ſehen konnten.

Pli en fer creux, rectangulaire, dans lequel on plonge les feuilles, pour les plier en deux, après qu'elles ont été collées. (Fig. 10.)

Pli en fer creux, demi-circulaire, pour les feuilles rondes. (Fig. 11.)

Pierre-ponce (fig. 12 et 13). — Elle sert, dit Jean Gaultier, à polir le papier, et à le rendre plus propre à recevoir l'écriture. Pour la Chine, on emploie la pierre-ponce, qui est d'une couleur grise, et qui est très-légère. Pour le papier blanc, on emploie celle qui est blanche, mais elle devient, en se servant, noire de tout le papier. On se sert aussi, pour polir le papier, de la dent de loup, de la dent de cheval, de la dent de chien, de la dent de sanglier, de la dent de bœuf, de la dent de mouton, de la dent de cerf, de la dent de chèvre, de la dent de daim, de la dent de lièvre, de la dent de lapin, de la dent de rat, de la dent de taupe, de la dent de souris, de la dent de chauve-souris, de la dent de singe, de la dent de chameau, de la dent d'éléphant, de la dent de cheval marin, de la dent de baleine, de la dent de crocodile, de la dent de serpent, de la dent de poisson, de la dent de scie, de la dent de peigne, de la dent de carde, de la dent de fer, de la dent de cuivre, de la dent de plomb, de la dent de bois, de la dent de pierre, de la dent de verre, de la dent de terre, de la dent de cuir, de la dent de feutre, de la dent de drap, de la dent de toile, de la dent de papier, de la dent de parchemin, de la dent de vélin, de la dent de carton, de la dent de cartes, de la dent de livres, de la dent de papiers, de la dent de plumes, de la dent d'encre, de la dent de crayons, de la dent de pinceaux, de la dent de couleurs, de la dent de vernis, de la dent de colle, de la dent de gomme, de la dent de sucre, de la dent de miel, de la dent de cire, de la dent de suif, de la dent de graisse, de la dent d'huile, de la dent de beurre, de la dent de fromage, de la dent de lait, de la dent de viande, de la dent de poisson, de la dent de légumes, de la dent de fruits, de la dent de pain, de la dent de vin, de la dent de bière, de la dent de cidre, de la dent de poiré, de la dent d'eau-de-vie, de la dent d'eau, de la dent de feu, de la dent de terre, de la dent d'air, de la dent de mer, de la dent de rivière, de la dent de fontaine, de la dent de puits, de la dent de source, de la dent de ruisseau, de la dent de lac, de la dent de marais, de la dent de fleuve

ſitzen brachten; ſie befanden ſich zwiſchen einer Vorhut von berittenen Dienern oder Soldaten und einer Nachhut von Maultiertreibern, die die Erſatztiere führten. Die Beamten hatten an die Außenwand ihrer Sänften als Zeichen ihrer Würde das rote Futteral gehängt, in dem ſich der kegelförmige Amtshut befindet. Als ſie an uns vorbeikamen, teilte ſich der Vorhang des ſeltſamen Gefährtes, und ein würdiges, infolge der Bewegung der Maultiere hin und her ſchaukelndes Chineſenhaupt wurde ſichtbar, das uns mit fragender Miene betrachtete.

Wir waren in eine ſandige Gegend gekommen. Wir trafen elende Dörfer, umgeben von hohen, zerfallenden Wällen, Dörfer, die einſt reiche Städtchen waren: Pao-ſchan, eine Anzahl von Lehmhütten rings um einen winzigen Tempel, den wir durch die breiten, vom Wetter gefreſſenen Lücken in dem viel zu weiten Mauerquadrat ſehen konnten, dann Schi-yu-le im Schatten von Weidenbäumen, Hu-li-pa, umgeben von Baſtionen aus Lehm, Scha-tſchou, das an die Dörfer der Mandſchurei erinnert, und Pien-lia-p das an nichts erinnert. Die hochſtehende Sonne verbrannte u.. den Rücken und lähmte unſer Denken. In träger Eintönigkeit, gleichförmig, ermattend ſchlichen die Stunden hin. Bei den phyſiſchen Beſchwerden des Marſches (die Reiteſel waren nach Nankou zurückgekehrt) dachten wir mit geheimer Sehnſucht daran, wie ſchön es wäre, wenn wir uns einem bewohnten Orte näherten. Wir ſetzten ein unbeſtimmtes Vertrauen auf das Dorf, das kommen mußte, ſuchten es mit den Blicken und beeilten uns, es zu erreichen, als müßten dort die Beſchwerde, die Hitze, die Niedergeſchlagenheit und jene blendende Lichtfülle ringsum, in der wir uns gleichſam zu verlieren und aufzulöſen ſchienen, ein Ende nehmen; wir zogen aus einem Bezirk in den andern, immer Umſchau nach einer ungeahnten Überraſchung haltend.

Die Heiterkeit der Kulis war verſchwunden. Man hörte nur noch das Geräuſch der Schritte, das Stöhnen der Atemzüge, das laute Knirſchen des Sandes unter den Pneumatiks des Automobils, das Getrappel der drei Zugtiere. Von Zeit zu Zeit ein Zuruf Ettores,

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
R L

die altertümlichen Bildwerke des Chors (Abb. 31—33) sind an einer Stelle zu besprechen.

Die Kirche ist ein Bau des 13. Jahrhunderts, der in seinen Grundformen noch ganz romanisch ist, aber in seinen Einzelheiten schon stark gotisch. Er besteht aus Langhaus, Chor und Querschiff. Das Langhaus hat drei Schiffe, die durch Rundbogenarkaden getrennt sind. Die Pfeiler sind rund, die Kapitäle mit Blattwerk geschmückt. Die Arkaden ruhen auf Säulen, die

Die Kirche St. Maria Himmelfahrt von Osten.

Pfeiler von schlanken Dimensionen. Über ihnen ist Platz für eine Reihe von Fenstern, die aber nicht ausgeführt sind.

Besonders altertümlich ist dann aber der Bau durch seine Gewölbe. Das Mittelschiff hat nämlich noch Kreuzgewölbe, die Seitenschiffe Tonnengewölbe. Diese Gewölbe sind also noch ganz romanisch, während die Rippengewölbe, die sonst in dieser Zeit schon üblich sind, hier noch fehlen. Auch die Fenster sind noch ganz romanisch. Sie sind rundbogig und haben eine sehr starke Laibung. Die Fenster des Chors sind spitzbogig, aber sie sind ebenfalls noch ganz romanisch. Sie sind schon in der Zeit gebaut,

Kirche sind von Gras bewachsen und die Mauer umgeben von Gras, Bäumen und Sträuchern. Die Kirche ist 30 Schritt lang und 15 Schritt breit. Sie hat 3 Thüren, eine im Westen, eine im Süden und eine im Norden. Die Thüren sind 2 Schritt hoch und 1 Schritt breit. Die Mauer ist 1 Schritt dick.

Jetzt will ich dich in die Kirche führen. Wir treten durch die Thüre im Süden ein. Siehst du, wie schön? Die Mauer ist ganz mit Bildern bedeckt. Da sind Bilder aus der Geschichte des Alten und des neuen Testaments. Du brauchst es nicht zu lesen, denn du kannst es ja nicht verstehen. Aber du kannst dir die Bilder ansehen und an ihnen deine Freude haben. Siehst du, wie schön sie gemalt sind? Da sind Farben, die du noch nie gesehen hast. Schau, wie Engelköpfchen, wie Blumen und Ranken, wie Vögel, wie Tiere!

Schaue einmal, wie sie sich alle mit Andacht zum Altare wenden. Da steht der Priester und hält die heilige Messe. Dort vor dem Altar, wo die Bilder aufhören, ist ein Fenster, durch das das Licht in die Kirche fällt. Siehst du, wie es auf den Altar scheint? Es ist, als ob es ihn mit Gold überziehen wollte. Und wie es durch das Fenster hell in die Kirche fällt, so erfüllt

Im Bahnhof von Lindau.

allen Richtungen, Bahnsteige, Züge, Wagen und Abteilungen, alles ist sehr übersichtlich, und die Leute, die da Wartedienst, d. h. gerade in der Nähe sind, wissen es bei Fragen sehr gut zu erklären. Ich habe es noch nie erlebt, daß ich mich in einem Bahnhof nicht zurechtgefunden hätte, und ich bin doch schon viel herumgekommen. Ich habe es auch noch nie erlebt, daß ich wegen Unkenntnis der Sprache oder wegen Unkenntnis der Verhältnisse irgendwie Schwierigkeiten gehabt hätte. Ich habe es auch noch nie erlebt, daß ich mich über Unfreundlichkeit, Unhöflichkeit, Grobheit oder dergleichen hätte beklagen müssen.

Wir kommen in Lindau an. Der Bahnhof liegt auf einer Insel, die durch einen Damm mit dem Festland verbunden ist. Von der Insel aus führen Dampfer nach Bregenz, Rorschach, Romanshorn und nach Meersburg, Friedrichshafen und Konstanz.

für Maultiertreiber im kleinen.“ Unſere Leute machen dort halt, um in Eile eine Schale Tee zu ſchlürfen oder ſich für eine Sapeke ($^3/_{10}$ Pfennig) den Fliegen ſtreitig gemachte Süßigkeiten zu kaufen. Alle dieſe Landſtriche hätte man für unbewohnt halten können; nirgends zeigte ſich ein Menſch, nirgends ließ ſich ein Ton hören; es ſchien, als wolle man ſich vor uns verbergen oder uns zu verſtehen geben: „Bleibt uns drei Schritte vom Leibe!“ Ta-tu-mu, eine Stadt mit hohen, oben abbröckelnden Mauern, machte den Eindruck einer ſeit Jahrhunderten verlaſſenen Ruine.

Die Straße verengte ſich; wir gerieten häufig in tiefe Rinnen, die vom Waſſer im Sande oder zwiſchen den Kieſeln ausgehöhlt worden waren. Wir marſchierten im Bett eines Bergſtroms.

Rings um uns her erhoben ſich rieſenhoch die rauhen Berge, die wir am Morgen geſehen hatten, ohne eine Spur von Vegetation, von brennend gelber Farbe. Wir erſtiegen die zweite Bergſtufe, die Peking von der mongoliſchen Hochebene trennt, zu der man über drei Abſätze gelangt. Man ſteigt zu der Mitte Aſiens empor wie zu einem Tempel: drei Stufen, drei Abſätze. Unten, zu unſerer Linken, öffnen ſich die unermeßlichen Talgründe von Schanſi, eingetaucht in ein ſtrahlendes Blau.

An manchen Stellen war kaum Platz für das Automobil, und wir trafen die ſorgfältigſten Vorſichtsmaßregeln. Wir mußten ab und zu einen Schlag mit der Spitzhacke tun, Maße abſchätzen und kühn die Weiterfahrt verſuchen, wobei wir die Radränder ſcharf im Auge hatten und der Führer ſich bereithielt, die Maſchine unter dem mächtigen Druck der Bremſen unbeweglich feſtzuhalten. Bei einem Dorfe, Tu-mu-go, 45 Kilometer von Tſcha-tau-tſchung, fanden wir uns beinahe unvermutet außerhalb des Berglandes; eine grüne Ebene lud uns zu einer Fahrt ein, und wir nahmen die Einladung an.

„Halt!“

Wie durch Zauberſchlag iſt die Ermüdung von uns gewichen. In einer Minute ſind die Kulis beiſeite geſchoben und dem Kommando

Pietros anvertraut, die drei Tiere abgeschirrt. Mit fieberhafter Eile schlingen wir die Seile um die Laternenhalter und entfalten die Flagge. Ein Andrehen der Kurbel, und der Motor arbeitet. Wir steigen auf die Maschine und vorwärts!

Vorwärts, den gewundenen, unebenen Weg entlang, unbekümmert um die Sprünge, die Stöße, die Rucke, einzig und allein darauf bedacht, das Automobil laufen zu lassen. Es hat nur zweite Geschwindigkeit, scheint uns aber zu fliegen. Es zeigen sich große Regenlachen. Vorwärts! Wir stürmen hinein und durchfurchen sie unter einem wahren Schauer von Wasser und Schmutz; die zurückschlagende Welle dringt in den offenen Raum des Automobils ein und durchnäßt uns. Wir lachen. Wir sprechen laut, ergriffen von einer seltsamen Aufregung; es ist ein Rückschlag gegen das lange Schweigen und gegen die entmutigende Langsamkeit der bisherigen Reise. Auch lebt in uns eine neue Freude auf, die aus der tiefen, unsagbaren Genugtuung stammt, etwas zu unternehmen, was noch nie unternommen worden ist. Es ist die Wollust einer Eroberung, der Rausch eines Triumphes und zu gleicher Zeit eine Überraschung, eine Art Verzückung infolge der phantastischen Seltsamkeit der Fahrt in diesem Lande. Wir erblicken Pagodendächer zwischen den Bäumen. Es ist uns, als unterbrächen wir eine tausendjährige Ruhe, als seien wir die ersten, die durch unser Dahineilen einen Weckruf in einen tiefen Schlaf hinein erschallen ließen. Wir fühlen den Stolz auf Zivilisation und Rasse; wir fühlen, daß wir etwas vertreten, das höher steht als wir selbst: es ist Europa, das mit uns dahinzieht. In dieser Geschwindigkeit faßt sich die gesamte Bedeutung unserer Zivilisation zusammen. Das brennende Sehnen der abendländischen Seele, ihre Stärke, das wahre Geheimnis jedes ihrer Fortschritte ist in einem Worte ausgedrückt: „Rascher!“ Unser Leben wird angestachelt von diesem heißen Verlangen, von dieser schmerzhaften Ungenügsamkeit, von diesem erhabenen Besessensein: „Rascher!“ In die chinesische Starrheit tragen wir in der Tat unser fieberhaft erregtes Wesen hinein.

wie, sehr hoch stehen, als die gleichen Zahlen, welche die Maße darstellen, etwa in der gewöhnlichen Bedeutung, daß sie Vielfache der Einheit sind. Wenn wir also z. B. sagen, der Flächeninhalt eines Kreises sei πr^2, so ist damit keineswegs gesagt, daß πr^2 Einheiten in ihm enthalten sind, sondern nur, daß, wenn wir eine Einheit der Fläche haben, wir wissen, wie viele Einheiten wir nehmen müssen, um den Kreis zu bedecken. Dies sieht, wenn man es recht bedenkt, ganz anders aus, als wenn wir sagen, der Kreis enthalte πr^2 Einheiten. Wir können nämlich, wenn wir wollen, auch eine Einheit nehmen, die in einem Kreise πr^2 mal enthalten ist. Es kann uns dann, wenn wir nur wissen, wie viele Einheiten wir nehmen müssen, um den Kreis zu bedecken, ebenfalls nicht entgehen, daß

The Mausoleum - Building the Temple Hill Pyramid

PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R
L

Blickes und fährt fort, ihre Kleider zu waschen, gleich als ob täglich Hunderte von Automobilen an ihrem Graben vorüberkämen. Anderswo dagegen rufen sich die Leute gegenseitig zu, strömen herbei, laufen uns durch die Staubwolken nach und zeigen den Ausdruck naiven Staunens auf ihren gelben Gesichtern. Die Seele dieses Volkes ist ein undurchdringliches Geheimnis. Wer weiß, ob nicht der durch die Erscheinung des Automobils hervorgerufene verschiedene Eindruck auf den ursprünglichen Rassenunterschied der Einwohner zurückzuführen ist, wer weiß, ob die Neugier nicht eine tatarische und die Gleichgültigkeit eine chinesische Eigenschaft ist?

Wir kommen an einen Ort, Tum-ba-li, dessen in der Mauer befindliches Tor so eng ist, daß wir nicht hindurchkönnen. Wir fahren langsam auf grünen Wiesen im Halbkreise vorbei. Bei einem Dorfe machen wir halt. Der Motor hat Durst und wir auch. Eine gutmütige Menge umringt uns, bietet uns frisches, klares Wasser an und unterzieht den unteren Teil des Automobils einer genauen Prüfung. Man streitet, man kommt näher; kühne junge Leute bücken sich bis zur Erde, um die Schutzwand des Geschwindigkeitsgetriebes besser betrachten zu können. Dann bücken sich alle. Das Geschwindigkeitsgetriebe interessiert sie augenscheinlich. Auch wir sehen nach und suchen vergebens zu ergründen, was ihre Aufmerksamkeit in so hohem Grade fesseln könne. Die Szene ist komisch. Einer faßt Mut und bittet uns mehr mit Gesten als mit Worten um eine Erklärung. Ah, endlich verstehen wir. Sie fragen, wo das Tier ist! Das Pferd ist nicht vorn, es muß also da drinnen stecken. Um so mehr — bemerkt einer, mit ausdrucksvoller Mimik auf den Eimer deutend —, als man ihm durch ein Loch zu saufen gibt. Es ist schwer zu fassen, wo der unglückselige Vierfüßer eingesperrt ist. Ettore will ihnen praktische Erläuterungen geben und öffnet das Motorgehäuse, um ihnen die Zylinder zu zeigen. Aber die Leute blicken mit dem Ausdrucke der tiefsten Überzeugung nach wie vor nach unten. Wir lassen sie bei ihrem Staunen.

Später holten wir die Sänften ein, die uns am Morgen überholt hatten. Die Maultiertreiber sprangen aus dem Sattel, um die aufgeregten Tiere zu beruhigen, die in jähem Schreck wild durcheinander rannten; die Sänften, die zuerst hin und her schwankten wie Nachen auf bewegter See, machten gegen den Willen der Insassen halt infolge der entgegengesetzten Meinungen, die die an das Gefährt gespannten Maultiere über die einzuschlagende Richtung sehr energisch betätigten. Wir konnten noch sehen, wie hinter den emporgehobenen und zur Seite geschobenen Vorhängen die würdigen Reisenden uns mit der Miene des tiefsten Erstaunens betrachteten, das nicht frei von Unwillen war; rasch fuhren wir an ihnen vorbei, indem wir ihnen ein freundliches Lebewohl zuriefen. Dies war unsere Rache.

Am Abend machten wir in einem reizenden Dorfe halt, in Schem-pao-wan, das von wahrhaft patriarchalischem Alter ist. Innerhalb der Mauern herrscht eine bezaubernde Ruhe, man hört nur das Gezwitscher der Vögel. An jeder Tür hängen an dem oberen Balken zwei bis drei Käfige mit singenden Wüstenlerchen; ihre Triller erfüllen die Luft. Es ist eine seltsame, durchdringende, volle, laute Musik, der die auf den Schwellen hockenden Bewohner schweigend lauschen. Die Mongolen bringen von ihren Ebenen Tausende dieser zierlichen gefangenen Sänger, für die die Chinesen eine große Vorliebe zeigen, auf den Markt. Die Chinesen geben ihren Stimmen den Vorrang vor jedem andern Ton, als ob sie in ihnen etwas Göttliches erkennten. Die überschwemmte Dorfstraße hat sich in einen Sumpf verwandelt, in dem sich die Häuser und das Blau des Himmels widerspiegeln. Seit uralter Zeit muß sich diese kleine Wasseransammlung zwischen den Häusern festgesetzt haben, weil man nichts zu ihrer Entfernung tut und Weiden Zeit gehabt haben, an ihren Rändern zu wachsen und ihren Durst in dem stillen Wasser zu löschen. Die Einwohner gehen auf erhöhten Fußsteigen um sie herum. Wagen kommen nicht in das Dorf.

Der obere ist der kleine Lama, der 500 qm jetzt mehr Raum hat, der untere ist der große Lama, der jetzt 1000 qm mehr Raum hat. Die Tiere sind jetzt viel ruhiger, weil sie mehr Platz haben. Auch sind sie jetzt viel zutraulicher geworden. Sie kennen mich. Ich gehe den Weg entlang. Der kleine, der mir am nächsten ist, kommt auf mich zu. Er will mich begrüßen. Ich streichle ihn und gebe ihm Brot.

Der kleine Lama und ich.

Jetzt, der kleine Lama und ich, verstehen wir uns gut. Er ist mein Freund geworden. Ich habe ihn lieb. Ich habe ihn lieb, weil er so klein ist.

Ich habe ihn lieb, weil er so zutraulich ist. Ich habe ihn lieb, weil er mich kennt. Ich habe ihn lieb, weil er mich begrüßt. Ich habe ihn lieb, weil er mich streichelt. Ich habe ihn lieb, weil er mich liebt. Ich habe ihn lieb, weil er mein Freund ist. Ich habe ihn lieb, weil er mein Freund ist. Ich habe ihn lieb, weil er mein Freund ist.

Männern Schüsseln mit dampfendem Reis und hohe Berge von Weißbrot auf. In einem Winkel des Hofes nahm ein Zauberer mit Hilfe einer angezündeten Kerze und einiger magischer Worte Beschwörungen vor zum Zwecke der Heilung eines alten kranken Maultieres, das den Zauber inmitten einer schweigenden Zuhörerschaft resigniert über sich ergehen ließ. In den weiten raucherfüllten Küchen brannten alle Feuer, und bei dem rötlichen Lichte von Talgfackeln bewegten sich die Köche mit nackten, schweißigen Rücken wie die Schmiede in einer antiken Schmiedewerkstatt. Um das Automobil herum war wieder eine Menschenmenge versammelt, die es sich in den Kopf gesetzt hatte, das Tier zu suchen. Wir stellten fest, daß der chinesische Bauer sich die rätselhafte Erscheinung am logischsten durch die Vorstellung eines Zugtiers erklärte. Nur hielten die Intelligentesten daran fest, daß es sich nicht um ein Pferd handle, sondern um irgendein unbekanntes, fabelhaftes Tier, das von uns gefangen gehalten werde, und wenn sie den rauhen Ton der Hupe hörten, so sagten sie: „Das ist seine Stimme."

In diesem Jahrmarktstrubel tauchten zwei russische Soldaten mit aufgepflanztem Bajonett auf. Es war Militär der Gesandtschaft, das die russische Post nach Kalgan und Kiachta brachte. Sie kamen von Peking und überbrachten uns Nachrichten von den drei übrigen Automobilen, die, wie sie wußten, am Abend vorher in Pa-ta-ling angelangt waren. Sie hatten sie diesseits der Großen Mauer angetroffen; die Automobile hätten in Huai-lai übernachtet. Wir hatten seit frühmorgens 65 Kilometer zurückgelegt, 20 davon mit dem Motor. Wir waren den andern also um 35 Kilometer voran; in Kalgan würden sie uns einholen.

„Das Abendblot ist angelichtet!" hörten wir rufen. Pietro stand neben uns, mit Schüsseln in den Händen, und lächelte uns hinter dem Dampf der ausschließlich von ihm bereiteten Speisen an. Pietro ist auch Koch.

Als wir später zwischen Abendessen und Zubettgehen vor unserem

Dieses Jahr sind drei Jahrzehnte vergangen, seitdem ich zum ersten Male in Afrika weilte. Ich will versuchen, in Kürze zu schildern, was ich in dieser Zeit gesehen habe.

Bei Mpwapwa. Wagogo-Typus (nach einer Photographie).

Bei Mpwapwa. Wagogo-Typus (nach einer Photographie).

Mit Freuden sind alle nach Afrika hinaus gegangen, die dort ihr Glück zu finden hofften. Aber nur wenigen ist es gelungen, ihre Hoffnungen zu verwirklichen. Es war Mühsal, Not und Tod, was die meisten dort fanden. Und wenn sie dann wieder in die Heimat kamen, oder wenn sie es dann gern getan hätten, so waren sie zu alt, zu krank, oder zu arm dazu. Und so sind sie denn dort geblieben, und ihre Gebeine sind in den Sand gesunken. Aber Gottes Arbeiter sind dort hinausgegangen, um das Reich Gottes zu bauen, und sie

Pferdes und des Esels gleichen Schritt haltend. Bei Sonnenaufgang befanden wir uns am Fuße eines gewaltigen, einzelnstehenden Berges, des Lien-ya-miao.

Der Lien-ya-miao steht abgesondert von den übrigen Bergen und ist höher als sie, so daß es den Anschein hat, als führe er den Oberbefehl über sie. Im Süden wird er vom Hun bespült und beherrscht eine Strecke lang den Lauf des Flusses von der Höhe ungeheuerer, senkrecht ansteigender Felsen herab. Die Straße nach Kalgan zieht sich in der Nähe des Hun-ho hin, bald an dem Ufer des Flusses, bald an dem Absturz des Berges, hier durch Sand, dort über steile Felsen; sie klimmt empor und steigt nieder, bis sie dort, wo sich die Berge im Kreise umherstellen, den Fluß verläßt und sich über sanft ansteigende Hügel der Hochebene von Hsin-wa-fu nähert, auf deren Grenze Kalgan am Fuße anderer Berge liegt.

Am Fuße des Lien-ya-miao liegt die Stadt Ki-mi-ni; an den Ecken ihrer Mauern stehen zierliche Pagoden, und über die Zinnen erhebt sich ein Tempeldach mit aufgebogenen Ecken, überragt von Majolikadrachen und mit Glöckchen behängt. Von Ki-mi-ni sieht man nichts anderes. Der Ort ist ganz von hohen, ein Quadrat bildenden Mauern umschlossen wie so viele chinesische Städte. Es sind seltsame Städte, in deren unmittelbarer Nähe wir vorüberziehen, ohne etwas von ihrem Umriß zu entdecken, geheimnisvolle Städte, die sich vor der Neugier wie vor einem Feinde schützen. Während wir außen um ihre Bastionen in schweigender Einsamkeit unseren Weg fortsetzen, erscheint es uns fast unmöglich, daß auf der andern Seite dieser großen düsteren, gleichmäßigen Mauern eine Bevölkerung lebt, daß es dort Straßen, Häuser, Märkte, Freude und Leid gibt. In China ist alles von Mauern umgeben: das Reich, die Städte, die Tempel, die Häuser. Das Ideal des chinesischen Lebens ist die Stille des Gefängnisses.

Als wir um Ki-mi-ni herumgezogen waren, befanden wir uns unvermutet am Ufer des Hun-ho, im Schatten des Lien-ya-miao, dessen Felswände über uns emporragten. Auf dem Gipfel des Berges

Fig. 1. Table Rock, Pine Creek area, Northern Territory

ARY
AND
L
R

bemerkten wir einen Tempel. Wie hat man es angefangen, ihn dort oben zu erbauen? fragten wir uns verwundert. Pietro beeilte sich, uns eine Aufklärung zu geben. Dieser Tempel wurde nicht von Menschenhänden errichtet. Kein Mensch wäre dazu imstande gewesen. Er ist von Buddha selbst erbaut worden. Dieser stieg vor vielen Jahrtausenden in Gestalt einer alten Frau vom Himmel herab und errichtete das Heiligtum in einer einzigen Nacht. Und in derselben Nacht erbaute er, nachdem er sich in die Gestalt eines alten Mannes verwandelt hatte, eine Brücke über den Hun, von der noch Trümmer vorhanden sind. Und Pietro zeigte uns in der Tat die Überreste eines steinernen, von Gestrüpp umwachsenen Brückenkopfes. Es ist seltsam, wie weitverbreitet unter den Völkern Ostasiens die Legende von einem Gotte ist, der auf Erden unter der Gestalt eines alten Mannes und einer alten Frau erscheint, um dringende Arbeiten auszuführen. Der Tempel und die Brücke erinnern mich daran, daß in Japan die Göttin Kwannon ebenfalls in einer einzigen Nacht und unter der doppelten Gestalt eines alten Mannes und einer alten Frau ihr eigenes Bild in doppelter Ausführung in zwei riesige Baumstümpfe geschnitten hat; eins von diesen Selbstporträts wird noch heute in Kamakura verehrt, wo auch ich es gesehen habe. Gottheit und Alter verschmelzen oft in den asiatischen Legenden miteinander, vielleicht weil die Gottheit und das Alter Gegenstand gleicher Verehrung sind.

Der Fluß war infolge der Regengüsse angeschwollen; breit und trüb strömte er in unregelmäßigem Laufe in seinem mächtigen sandigen Bette hin. An einer Stelle senkte der Berg seine Felsenwand jäh bis zum Wasserspiegel hinab. In den Zeiten der Trockenheit durchwaten die Karawanen den Hun und setzen ihren Weg auf dem andern Ufer fort. Bei dem hohen Wasserstande wagten wir dies nicht und entschlossen uns, den Weg über den Berg zu wählen, der sich steil vor uns in plötzlichem Aufstiege erhob und zwischen den Felsen verlor.

Wir begannen hinaufzuklimmen.

Ankunft der franzöſiſchen und des holländiſchen Automobils in Kalgan.

Der Pfad war in den Fels gehauen und folgte allen Abſchüſſigkeiten des Berges. Er machte ſo ſcharfe Schlangenwindungen, daß wir zuweilen auf zehn Schritte Entfernung noch keine Fortſetzung erblickten und den Eindruck hatten, als münde er in den Abgrund. Nie ließ er uns ſeine Krümmungen erraten; wir erfuhren beſtändig Überraſchungen. Zu unſerer Rechten erhob ſich die Felswand, zur Linken hatten wir den Abgrund. In deſſen Tiefe ſchäumte der Fluß. Jenſeits des Fluſſes entdeckten wir beim Weiterſteigen einen Horizont, der ſich in unermeßliche Fernen ausdehnte, das Tal des Sang-kan-ho, die blaßblauen Berge des Huang-hua-ſchan, in unbeſtimmten Umriſſen, unkörperlich, leicht wie Geſpenſter von Bergen; ſie eröffneten den Blick ins Herz der Provinz Schanſi. Stellenweiſe verengerte ſich der Pfad, zuweilen war er kaum breit genug für die Räder; es waren angſtvolle Augenblicke. Auf dem Straßenrande waren ſtellenweiſe Mauervorſprünge zum Ausweichen angebracht, die entweder einzuſtürzen drohten oder ſchon eingefallen waren, und wenn wir in die Tiefe ſahen, hatten wir den Eindruck, als ſchwebten wir in der Luft. Längs des Hun ſahen wir Karawanen von Kamelen ziehen, die von hier aus Inſekten-

Digitized by Google

Bei den Bakaïri am Kulisehu.

mannten jedoch. Manches ganz plötzlich den andern Bakaïri in den Sinn, so daß sie alle Arbeit sofort liegen ließen, um sich ihm anzuschließen, und dann wieder umkehrten.

Im Mittelpunkt des Interesses aber standen die Bakaïri. Sie waren es, die mich hierher gelockt hatten, sie waren es, die mich hier festhielten, sie waren es, die mich auch weiterhin beschäftigen sollten. Ich hatte mich ihnen schon in Cuyabá angeschlossen, hatte sie während der Reise beobachtet, und jetzt, da ich mich ihnen ganz widmen konnte, war ich mir bald darüber klar, daß ich mich mit ihnen eingehender beschäftigen mußte, als ich es bisher getan hatte. Ich hatte mich, wie ich schon erwähnt habe, mit Absicht zu Bakaïri begeben, weil sie, wie ich glaubte, noch am wenigsten von allen Indianern, die ich kannte, mit der Außenwelt in Berührung gekommen waren. Ich hatte mich nicht getäuscht. Sie waren es in der Tat. Aber ich hatte nicht bedacht, daß sie schon seit Jahrzehnten in Kontakt mit den Nachbarstämmen standen, und so waren sie, wie ich bald sah, in mancher Hinsicht schon recht stark beeinflußt. Es war mir klar, daß ich mich zunächst mit ihnen selbst, ihrer

unterſtützten die Abſicht Ettores, der das Steuerrad lenkte. Die Bedeutung einiger Worte unſerer Sprache war kein Geheimnis mehr für ſie: „Kräftig los, vorwärts, halt, langſam, aufgepaßt!“ waren ihren Ohren Laute geworden, die eine beredte Sprache führten. Zu alledem kam eine unverwüſtlich gute Laune, ein Streben, um jeden Preis zufrieden zu ſein. Bei jeder überwundenen ſchwierigen Stelle gab es einen Heiterkeitsausbruch. Nach der heftigen Aufregung einer ſtarken Kraftanſpannung hatten ſie noch Luſt, mit matter Stimme zu ſingen. Sie feierten ihre kleinen Siege. Sie fanden tauſenderlei Stoff zu Geſprächen und zu Gelächter, bis der Ruf: „Achtung!“ ſie verſtummen ließ und ſie von neuem unter das geſpannte Seil beugte. Der Umſtand, daß auch wir bereit waren, uns an die Seile zu ſpannen, in Hemdärmeln, mit nackten Armen, und daß wir im Notfalle unſere Anſtrengungen mit den ihrigen vereinten, ſpornte ſie an. Vielleicht machte ſie dies auch ſtolz.

Wir wußten nicht, wie ſpät es war, weil wir es nicht wiſſen wollten. Auf manchen Reiſen müßte man die Uhr ſtets zu Hauſe laſſen; ſie iſt eine ſchlechte Begleiterin, die entmutigt, indem ſie zeigt, wie langſam die Zeit verrinnt. Wir lebten außerhalb der Zeit. Wir hatten den Eindruck, als ſeien wir ſeit unvordenklicher Zeit auf dem Marſche durch die Berge; dies lehrt Reſignation. Der Tag wollte kein Ende nehmen. Vom wolkenloſen Himmel ſtrahlte die Sonne herab und erhitzte die Felſen; ſie verwandelte ſie in eine glühende Maſſe. Wenn wir die Steine berührten, zogen wir die Hände mit einer Empfindung zurück, als hätten wir uns verbrannt. Die Luft war unbeweglich und infolge der zurückprallenden Sonnenſtrahlen unerträglich heiß; es ſchien, als hauche das Gebirge wie ein ſchlafender Rieſe einen ſeiner Atemzüge über uns aus. Einige Kulis hatten ihren bronzefarbenen Oberkörper entblößt, und das über ihre Schulter gelegte Seil drückte in die Haut und ſchnitt in die Muskeln ein. Aber die Nackten waren ſämtlich Laſtträger, und die Haut auf ihren Schultern war ſchon durch die Achſen der

Sänften und die Tragbalken für die Waſſereimer ſchwielig geworden. Sie ſchienen gegen die rauhe Berührung unempfindlich zu ſein; nur ſelten legten ſie das Seil mit einer raſchen, bezeichnenden Bewegung auf die andere Schulter.

Der Aufſtieg war zu Ende. Der Abſtieg ſtellte ſich als noch abſchüſſiger heraus; ſtets führte der Weg ſteil am Berge hin. Wir ſchirrten die Tiere aus und löſten die Seile, um ſie an den hinten befindlichen Haken zu befeſtigen. Alle Kraft mußte darauf verwandt werden, das Automobil auf dem abſchüſſigen Wege aufzuhalten. Alle Mann ſtellten ſich wie beim Seilziehen in zwei Reihen auf. Ettore ſtellte den Hebel auf die erſte Geſchwindigkeit ein. Auf dieſe Weiſe wäre das Automobil, ſelbſt wenn die Seile riſſen und die Bremſen nicht faßten, nicht mit der fürchterlichen Schnelligkeit eines Falles hinuntergeſauſt, ſondern wenigſtens einigermaßen von dem Motor aufgehalten worden, und es wäre ſomit noch möglich geweſen, es zu lenken, wenn auch nicht zu retten. Als alles bereit war, ertönte das Kommando: Vorwärts! Das graue Ungeheuer begann, ſich in den Abgrund hinabzuſenken.

Es ſchien, als wolle es ſich dafür rächen, daß es gezogen worden war. Jetzt war es das Automobil, das laufen wollte. Es paßte auf alle Unvorſichtigkeiten der Menſchen auf, zur Flucht bereit, der geringſten Lockerung der Spannung nachgebend; man hätte glauben können, es erwarte den günſtigen Augenblick zur Empörung und wolle ſich die Bändigung ſeiner Kraft nicht länger gefallen laſſen. Ein Augenblick hätte genügt, es hätte genügt, daß eine momentane Störung in dem Zuſammenwirken der Kräfte eintrat, daß die Anſtrengung der Muskeln in kaum merklicher Weiſe nachließ, und die große Maſchine wäre hinuntergeſtürzt, uns alle mit ſich reißend. Eine Zeitlang ſchien ſie gegen die Hemmung durch die Bremſen unempfindlich zu ſein. Nach hinten geworfen, das Kinn auf der Bruſt, die Füße gegen den Erdboden geſtemmt, Beine und Arme geſtrafft, die Zähne zuſammengebiſſen, den Atem angehalten, ſo kämpften wir alle, Chineſen und

Europäer, mit vereinten Kräften. Zum Glück war es nur für einen kurzen Augenblick. Die neuen, gut geölten Bremſen griffen nur langſam ein, aber endlich taten ſie es doch. Ettore kannte ſeine Beſtie und war voll Vertrauen; er wußte ſie zur rechten Zeit zu zähmen. Als wir haltmachen wollten, legten wir große Steine unter die Räder mit der Eile eines, der eine Barrikade errichten will, um den Feind aufzuhalten. Dann ruhten wir aus und ließen das Automobil allein in einer recht vertrackten Lage vornübergeneigt zurück, während die langen Seile ſich hinter ihm wie zwei mächtige Schweife am Boden entlang ringelten. Bald erreichten wir wieder die Ebene und nahmen froh unſeren Marſch zwiſchen dem Gebirge und dem Hun wieder auf.

Der Pfad führte uns zu einem Dorfe, Schau-huai-huan, das halb verſteckt zwiſchen dichten Weidenbäumen lag und von Reisfeldern umgeben war. Die Straße war ſumpfig geworden. Der Boden, klebrig und naß, vom Regen durchweicht, gab nach. Die Räder verſanken bis zur Hälfte der Speichen darin, und der zähe Schlamm ſetzte ſich an den Radkränzen und den Gummireifen feſt, häufte ſich hier an und gab den Rädern die abenteuerlichſten Formen und Umriſſe; es ſchien, als bewege ſich das Automobil auf Rollen aus Erde. Auch unſere Stiefel erfuhren eine unbequeme Vergrößerung; der Schmutz bedeckte ſie mit dicken Kruſten, die wir von Zeit zu Zeit durch Schütteln und durch Wegſchleudern entfernten. Wir glitten aus, das Ausſchreiten wurde uns ſchwer. Die Kulis mußten jede Minute halten und ausruhen. Wir begegneten einer Karawane von Maultieren, die mit mongoliſchen Fellen beladen waren; zwei Tiere wichen, erſchreckt durch das Automobil, vom feſten Pfade ab und verſanken bis an den Leib.

In der Nähe des Dorfes ſtand die Straße unter Waſſer. Zur Rechten und Linken dehnten ſich von hohen Dämmen umgebene und trotzdem ebenfalls überſchwemmte Reisfelder aus. Es gab keine Wahl; wir mußten durch. Unſere Leute entblößten ihre Beine und wateten in den Pfuhl hinein. Der Übergang ſchien trotz ſeiner Länge gut

Le Président de la République et les Ministres à Bir-Hakeim

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

schönen so guten Abendessen sahen wir auf der Rast im Schatten eines Baumes, wo wir uns lagerten, um die Hitze des Tages vorüber gehen zu lassen. Ich habe diese Rast in meinem Tagebuch folgendermaßen beschrieben:

Abendessen unterwegs am Baum.

Ich habe mich nämlich, gerade wie Kapitän Lambert

Kapitän Lambert beim Abendessen unter dem Baume.

selbst, meinen Herr Bill in eine Serviette. Die ver-

band ich zusammen mit meinem Schnupftuch, umgekehrt, als Kopfbinde und Schutz vor der Sonne. Ich sagte zu Lambert: „Ich habe mich noch nie so gut gefühlt, wie heute, seit ich in Afrika bin." Er antwortete: „Ich auch nicht." Und wir aßen mit großem Appetit. Wir hatten Hühner, Eier, Brot, Butter, Kaffee, Zucker, Milch, Früchte, Wein, Bier, Cognac, Zigarren, Zigaretten, Tabak, Streichhölzer, Feuerzeug, Messer, Gabeln, Löffel, Teller, Tassen, Gläser, Servietten, Tischtücher, Salz, Pfeffer, Senf, Essig, Öl, Kompott, Marmelade, Honig, Kuchen, Zwieback, Schokolade, Bonbons, Kekse, Konserven, Sardinen, Ölsardinen, Thunfisch, Ölsardinen, Thunfisch, Ölsardinen, Thunfisch

Chineſen aber, die mit ihren nackten Füßen auf dem Grunde des Waſſers hin und her taſteten, fühlten, daß die Räder an etwas geſtoßen hatten. Pietro berichtete es uns.

„Großer Stein!“

Ein großer Stein? Die Hebel her! An die Arbeit! Wir waren entſchloſſen, ſelbſt einen Berg zu zertrümmern, als die Kulis, die mit den Händen nach einem Anſatzpunkte für die Hebel ſuchten, erkannten, daß es ſich nicht um einen Stein handle. Und Pietro erklärte:

„Große Wurzeln!“

In der Tat waren es die Wurzeln einer rieſigen Weide, die ein wenig abſeits ſtand, üppig grünend und ſo gleichgültig, als träfe ſie nicht die geringſte Verantwortung. Es war nichts anderes zu machen, als die Wurzeln mit der Axt abzuhauen. Eine ſeltſame und ganz neue Arbeit beim Automobilſport! Wer uns geſehen hätte, hätte geglaubt, wir wären mit dem märchenhaften Unternehmen beſchäftigt, das Waſſer zu ſpalten. Die Hiebe fielen regelrecht; ein in den Grund geſteckter Pfahl gab die Richtung an, in der ſie geführt werden mußten.

Die abgehauenen Wurzeln wurden mit den Armen gefaßt, gezogen, herausgeriſſen, gezerrt und gedreht, bis die Räder völlig frei waren. Dann verließen wir raſch den Pfuhl und legten einige Kilometer ohne anzuhalten zurück, froh, wieder einen Weg zu finden, der, wenn er auch ſchlecht war, uns doch nicht heimtückiſch mit unſichtbaren Gefahren bedrohte. Der Weg führte uns auf das ſandige Flußufer zurück und wand ſich dann von neuem zwiſchen Feldern, Hainen und Dörfern hindurch. An jeder Pfütze machten wir halt, um mit einem wohligen Gefühl Hände und Geſicht in das friſche Waſſer zu tauchen.

„Where do you go?“ — „Wohin wollen Sie?“

Dieſe Frage, die in engliſcher Sprache an uns gerichtet wurde, während wir an einem einſam und verlaſſen daſtehenden Tempel

vorbeikamen, bewirkte, daß wir uns mit der größten Verwunderung umwandten. Wir sahen nur einen Chinesen, der im Schatten eines Baumes saß und uns unverwandt betrachtete. War er es, der uns angeredet hatte?

„Wo wollen Sie hin?" wiederholte er.

„Nach Kalgan. Und Sie, wer sind Sie?"

„Ich bin ein Ingenieur der Kalganer Eisenbahn."

„Und was treiben Sie hier?"

„Ich studiere."

„Was studieren Sie?"

„Die Kalganer Eisenbahn."

„Viel Vergnügen."

„Warten Sie doch!"

„Warum?"

„Ich will mich von Ihnen verabschieden."

Und der wackere Ingenieur unterbrach das Studium der Kalganer Eisenbahn, das große Ähnlichkeit mit einem sanften Schlummer hatte, und kam würdevoll auf uns zu, um zu zeigen, daß er mit den fremden Sitten vertraut war. Er streckte uns allen die Hand hin, wiederholte: „Adieu, adieu!" und kehrte in den Schatten seines Baumes zurück.

Wir machten halt, um in dem Wirtshaus des Dorfes Schan-schui-pu einige miserable Brotfladen zu essen. Mit einem Male hallte der Hof von dem Hufschlage zweier im Galopp ankommender Pferde wider. Wir sahen zwei chinesische Soldaten absteigen, zerlumpt, schmutzig, die Patronentasche am Gürtel, die Flinte am Riemen über die Schulter gehängt, den Säbel an der Seite — das Ganze überragt von zwei Brigantengesichtern. Pietro lief herbei:

„Soldaten vom Mandarin von Hsin-wa-fu", sagte er.

„Was wollen sie?"

„Sie kommen auf Befehl des Mandarinen, um uns anzusehen."

Nachdem die Briganten uns betrachtet hatten, stiegen sie wieder zu Pferde und verschwanden.

Wir machten uns wieder auf den Weg. Nach kurzer Zeit nahm uns das Gebirge von neuem auf.

Zwei Felsbastionen mit einer Unzahl rötlicher Klippen kamen uns immer näher. Noch zwei Päſſe! Und von neuem ſteile, ſich zwiſchen den Steinblöcken hindurchſchlängelnde Pfade.

Der Weg war der ſchlechteſte von allen, die wir bisher zurückgelegt hatten. Wir hatten nicht ſowohl mit der Schwierigkeit ſteiler und tiefer Abhänge zu kämpfen wie auf dem Lien-ya-miao, als vielmehr mit den uns von den rauhen, nackten Felſen entgegengeſtellten Hinderniſſen. Wir zogen über durchlöcherte Blöcke, Erhöhungen, Spalten, Zacken hinweg. Die Strömung des Waſſers, der Huf der Maultiere und der breite Fuß der Kamele hatten in vielen Jahrhunderten kaum die gröbſten Unebenheiten auf dem engen Gebirgspfade geglättet. So langſam und vorſichtig das Automobil auch gezogen wurde, es ſchwankte fortwährend bei den Unebenheiten des Bodens, blieb bald mit dem einen, bald mit dem andern Rade ſtecken, rollte infolge der Höckerigkeit der Steine ſprungweiſe zurück, verſank mit den Radfelgen in tiefe Spalten. Und voller Beſorgnis vernahmen wir das metalliſche Klirren des von dem Ziehen mitgenommenen Chaſſis, das leiſe Knarren des Holzes an den Rädern, eine Menge von dumpfen Tönen, die ich weiß nicht von welchem Teile der Maſchine herrührten, das leiſe, kaum vernehmbare Klagen des Stahls, das von der Tätigkeit zerſtörender Inſekten hervorgebracht zu ſein ſchien. Alle Verbindungen des Automobils erlitten eine Spannung, für die ſie nicht beſtimmt waren, und jene Geräuſche kündigten unendlich kleine Verſchiebungen, minimale Abweichungen an, die aber doch der Beginn einer verhängnisvollen Veränderung ſein konnten! Es war das Skelett der Maſchine, welches litt, welches ermüdete, und die Müdigkeit der Maſchine wird durch kein Ausruhen geheilt.

An manchen Stellen war jeder Schritt ein Problem. Ettore ging zu Fuß voran, um die nächſte Straßenſtrecke beſſer beurteilen

zu können; die Haut an ſeinen Händen war von dem Steuerrade abgeſcheuert, das über und über zitterte und der Kraft der Arme nicht gehorchte.

Mit einem Male laſſen zwei Kulis ſchreiend das Seil los und fangen an ſich zu raufen.

Alle übrigen verlaſſen gleichfalls die Arbeit und ſtürzen unter einem Höllengeheul auf die Kämpfenden zu. Der alte Aufſeher bläſt bis zur Atemloſigkeit in ſeine Pfeife, das Attribut ſeiner gehorſamheiſchenden Würde. Pietro ſchreit von der Höhe des Sattels herab ebenfalls. Wir wiſſen nicht, was wir denken ſollen. Eine Meuterei, eine Revolte?

Wir ſtürzen auf die Unruheſtifter los wie Wächter der öffentlichen Sicherheit auf die Teilnehmer an einer ſtaatsgefährlichen Kundgebung und drängen uns mit Gewalt durch, bis es uns endlich gelingt, die erſten beiden Chineſen, die ſich inzwiſchen bei ihren Zöpfen gefaßt haben und einander voller Wut das Geſicht zerkratzen, am Kragen zu packen. Es ſieht aus, als wenn Weiber ſich ſtritten.

„Was gibt es?“ donnern wir. „An die Arbeit! Vorwärts!“

„Pietro, was iſt geſchehen?“

Der unbezahlbare Pietro erklärt es uns und bringt uns zum Lachen. Die beiden Chineſen hatten ſich wegen einer Verletzung des Ehrgefühls geſchlagen. Der eine hatte zum andern geſagt: „Du ſtrengſt dich nicht an, du arbeiteſt nicht; warum biſt du überhaupt mitgekommen?“ Die Beleidigung war ſchwer. Der andere, ein Knabe von mädchenhaftem Ausſehen, dem wir deswegen den Spitznamen „das Fräulein“ gegeben hatten, ſtürzte ſich auf den Beleidiger, um ihn am Zopfe zu ziehen, was in den Augen eines Chineſen einen entſetzlichen Racheakt bedeutet. Die Gefährten waren eingeſchritten, um den Streit zu ſchlichten.

„Pietro, wie wird die Sache enden?“

„Sie iſt doch ſchon zu Ende,“ erwiderte er uns erſtaunt; „wenn man einen am Zopfe gezogen hat, ſo iſt alles zu Ende.“

Und in der Tat ſehen wir unſere Helden, angeſchirrt an ein und dasſelbe Seil, ohne die geringſte Spur von Groll wieder nebeneinander ziehen; von dem Streite haben ſie kein anderes Andenken davon-

Die Automobile an der Schwelle der Mongolei.

getragen, als einige blutige Riſſe, die ſie ſich von Zeit zu Zeit mit dem Ärmel abwiſchen.

Die Schwierigkeiten des Weges nahmen plötzlich unſere ganze Aufmerkſamkeit in Anſpruch.

Der Pfad ſchlängelte ſich zwiſchen Felswänden hin, die ſo nahe aneinanderſtanden, daß wir ſie auf beiden Seiten berührten, wenn wir die Arme ausbreiteten. Mit welcher Angſt im Herzen zogen wir durch jene gewundenen Felsgänge! Es war uns, als müßte das Automobil hier eingeklemmt ſteckenbleiben. Umzukehren wäre unmöglich geweſen. Unten näherten ſich die Felswände ſo ſehr, daß eins der Räder immer ein wenig auf dem Felſenvorſprung fahren mußte. Die Maſchine ſtand während des ganzen Marſches ſchief. Es bedurfte einer wunderbaren Sicherheit des Auges und der Hand, um ſie zu lenken. Es handelte ſich dabei um Zentimeter, ja um

Digitized by Google

einen einzigen Zentimeter. Mitunter drehte ſich Ettore, nachdem er die Bremſen heftig angezogen und die Maſchine hierdurch zum Stillſtand gebracht hatte, um und rief entmutigenden Tones: „Es geht nicht!“ Dann mußte man zur Spitzhacke greifen, einige Vorſprünge weghauen, meſſen, es noch einmal verſuchen, indem man bei dem Rufe: „Man-man-ti!“ „Langſam!“ nur die Menſchen allmählich anziehen ließ.

Die größere Gefahr beſtand für die Hinterräder. Sie wurden derart unten eingeklemmt und zwiſchen die Füße der beiden Wände gepreßt, daß ſie ſich auseinanderzubiegen drohten wie die beiden Striche eines V. Wir fürchteten, daß die Speichen oder die Achſe des Differenzialwerks brechen könnten. Als ſie aber aus dem Engpaß herauskamen, nahmen ſie zu unſerer Freude wieder ihre parallele Stellung ein. Zuweilen konnte man jedoch nicht umhin, zu glauben,

Der erſte Halt in der Mongolei.

daß die Anhänger der kleinen Automobile recht hätten. Fünf Zentimeter weniger Breite, und wir wären mit geſchloſſenen Augen überall durchgekommen.

Digitized by Google

Bei einer Wendung hörten wir einen Stoß, begleitet von einem unheilverkündenden Knirschen. „Es ist vorbei!“ riefen wir angstvoll. Das Automobil war mit der einen Seite heftig angestoßen. Zum Glück hatte sich der Schaden auf die Schutzwand beschränkt, die zersplittert war, sowie auf den Tritt, der sich nach hinten gebogen hatte. Ettore wütete; er hätte die Hälfte seines Lebens darum gegeben, wenn er mit einem Schlage aus diesen Schluchten, die sich endlos hinzuziehen schienen, herausgewesen wäre.

Die Felsschluchten begannen mit sandigen Strecken abzuwechseln. Die Felsen wurden kleiner, der Sand nahm zu. Am Nordfuße der Berge haben die stürmischen Winde, die aus der Mongolei kommen, Dünen aufgetürmt und so die Klippen unter ihren eigenen zerriebenen Trümmern begraben. In den Tälern bildet der Sand weite, die Abhänge einebnende Flächen, die großen gelben Flüssen gleichen. Allmählich langten wir auf den abgerundeten Gipfeln jener Dünen an, und zwar auf Wegen, die durch den jahrhundertelangen Karawanenverkehr in den Sand getreten worden waren. Von da erblickten wir zum ersten Male die einem Ozean gleichende, in der Klarheit des Horizontes blau verschwimmende mongolische Hochebene.

Hier erwarteten uns endlose Steppen und die Wüste. Hier winkte uns die Eilfahrt, die Befreiung, das Leben des Okzidents.

Wir warfen die Hüte in die Luft und ließen in den klaren Himmel hinein einen Ruf der Begeisterung ertönen: Evviva!

Fünftes Kapitel.

An der Schwelle der Mongolei.

Die Neugier eines Mandarinensohnes. — Telegraph und Opium. — Im Kampf mit dem Schmutze. — Kalgan. — Zwischen Ta Tsum-ba und Tu-tung. — Fertig.

Die mongolische Ebene mit ihrer ozeanartigen Beschaffenheit hat die Eigentümlichkeit, daß sie sich höher erhebt als die höchsten Berge. Sie scheint von einer ungeheueren Flut emporgehoben worden zu sein, 1500 Meter hoch. Man hat gesagt, China sei das Land des Widersinns; hier hat man ein phantastisches Beispiel davon: die Berge unten und die Ebene oben. Unterhalb der unermeßlichen Steppen zeichnen sich die Berge von Kalgan ab mit den längs ihrer Kämme verstreuten Türmen der letzten Mauer.

Der Anblick dieses Horizontes, der in der Richtung unseres Zieles frei und offen vor uns liegt, flößt uns neuen Mut ein. Seit zwölf Stunden waren wir unterwegs, aber unsere Müdigkeit ist verschwunden. Vorwärts, vorwärts! Und eilenden Schrittes stiegen wir die steilen Abhänge der Dünen hinab in der Richtung auf die sandige Ebene von Hsin-wa-fu. Hinter uns verdämmerte in der Ferne der Lien-ya-miao, den wir am Morgen überschritten hatten.

Die Ebene ist bedeckt von alten Gräbern, einstürzenden Bogen, Steinen, baufälligen kleinen Pagoden. Wir näherten uns einer großen Stadt, und die Umgebungen der großen Städte sind dem Gedächtnis

der Verſtorbenen geweiht; der Tod heiligt alle, die hier beſtattet liegen und deren Geiſter viel Bedeutung und viel Einfluß auf das Leben der Bewohner beſitzen. Hſin-wa-fu iſt die Hauptſtadt des Bezirks und Sitz eines Gouverneurs; es hat eine Garniſon und ſogar ein kleines Fort, das nach dem Einfalle der Fremden errichtet und vorſichtigerweiſe in einem kleinen Erlengebüſch vor den Toren verſteckt wurde.

Wir ſahen die Mauern ihre Zinnen über die brennende Ebene erheben, zitternd im Widerprall der Sonnenſtrahlen, als unſere Aufmerkſamkeit von einer großen Staubwolke in Anſpruch genommen wurde, die ſich in der Richtung auf Hſin-wa-fu erhob. Nach kurzer Zeit bemerkten wir, daß ſie von einer Anzahl Reiter herrührte, die im Galopp auf uns zuſprengten und ſich raſch näherten. Nach der Kleidung zu urteilen, waren es Chineſen jedes Standes. An der Spitze der Gruppe ritten die beiden verdächtig ausſehenden Soldaten, die nach uns geſehen hatten, als wir in Schan-ſchui-pu die Brotfladen aßen. Dieſe Leute kamen alſo unſertwegen. Als ſie in unſere Nähe gelangt waren, hielten ſie, ohne ſich im mindeſten die Mühe zu nehmen, uns zu begrüßen, beobachteten uns einige Minuten mit offenbarer Unzufriedenheit, wandten dann ihre Pferde und ſprengten mit verhängtem Zügel davon.

Einen Augenblick hatten wir uns mit der Hoffnung geſchmeichelt, ſie ſeien gekommen, um uns Gaſtfreundſchaft anzubieten, und hatten uns für dieſen Fall unſeren ganzen Vorrat von chineſiſchen Begrüßungs- und Höflichkeitsformeln zurechtgelegt. Wir konnten uns nun dieſes Reitermanöver nicht erklären. Pietro aber hatte Zeit gefunden, mit einem der beiden Soldaten zu ſprechen, und belehrte uns:

„Haben geſehen jungen Mann gekleidet blaue Seide, zu Pferd vor allen andern?“ fragte er.

„Ja; nun, und?“

„Junger Mann ſein Sohn des Mandarinen. Haben geſehen dicken Mann mit Brille und Strohhut wie mein Hut? Dicker Mann ſein

Wednesday 11 March

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS

Digitized by Google

großer Gelehrter, Lehrer von Sohn von Mandarin. Andere sein Freunde, Beamte, Diener . . ."

„Was wollten sie denn?"

„Wollen sehen laufen Automobil. Automobil nicht laufen, alle weggehen nicht zufrieden."

Sie hatten nicht unrecht, diese alle, müssen wir gestehen. Es wird dem Sohne des Mandarinen von Hsin-wa-fu nicht alle Augenblicke die Gelegenheit geboten, die berühmte abendländische Maschine zu sehen, die rasch wie der Wind fährt. Und nun wurde die Ankunft des Ki-tscho amtlich aus Peking mittels einer telegraphischen Depesche des Wai-wu-pu gemeldet. Man weiß, daß einer von ihnen mit schwindelerregender Schnelligkeit durch die Dörfer und Flecken gerast ist und in Schem-pao-wan übernachtet hat. Soldaten werden zur Erkundung ausgeschickt und kommen, die Sporen in die Weichen der Pferde gedrückt, mit der Nachricht zurück: „Er ist da!" Um ihn zu sehen, muß man einen weiten Weg machen, und es bildet sich eine regelrechte Expedition, die im Galopp davonsprengt. Das fremde Wundertier erscheint am Horizont, es nähert sich. Es scheint langsam anzukommen, vielleicht ist dies aber nur die Folge der Ungeduld. Noch kurze Zeit, und der Sohn des Mandarinen nebst Lehrer und Begleitern stoßen schließlich auf einen langsam sich bewegenden massiven Wagen, gezogen von einem Esel, einem Maultier, einem Pferde, die wiederum von einer willigen Schar von Söhnen des Himmels unterstützt werden! Nein, im Grunde hatten sie gar nicht so unrecht, wenn sie sich von uns sehr enttäuscht zeigten.

Beim Betreten der Vorstadt, die sich wie ein ungeordnet hinausgeworfener Teil der zu eng gebauten Stadt ausnimmt, erwartete uns eine große Menschenmenge, die durch das Kommen und Gehen der Reiterschar des Mandarinen neugierig geworden war. Sie umringte uns, wobei sie einen Höllenstaub aufwirbelte, und geleitete uns zu einer Karawanserei.

Unſer Einzug glich mitnichten einem Triumphzug. Es wurde uns jener volkstümliche Empfang zuteil, wie er gewöhnlich wandernden Seiltänzergeſellſchaften bereitet wird; dasſelbe Publikum, gutgelaunt, neugierig, zerlumpt, begierig auf den Beginn der Vorſtellung und bereit, ſich im Augenblick des Einſammelns zu zerſtreuen. Wir betraten den Hof der Herberge, und die Leute drängten nach. Das Automobil hielt in der Mitte, und das Publikum bildete einen Kreis um dasſelbe. Es gab keine Möglichkeit, die Leute zu entfernen. Was will man? Da draußen ſieht man Europäer ſo ſelten, kommt ſo wenig mit ihnen in Berührung, daß man keine Möglichkeit hat, ſie näher kennen zu lernen; deshalb haßt man ſie auch nicht. Wir hatten ein wohlwollendes, geduldiges Publikum. Es intereſſierte ſich für unſere Kleider, bewunderte uns vom Hute bis zu den Schuhen, lächelte beim Klang unſerer Worte und wartete. Es wartete auf irgendein wunderbares Vorkommnis, würdig der Weſen, die für Wundertiere gelten: zum Überfluß erzählten unſere Kulis der Menge von den phänomenalen Leiſtungen des Ki-tſcho.

Ettores Eigenliebe ſtand unter dem Druck mehrerer Atmoſphären: er litt Qualen des unbefriedigten Ehrgeizes. Seitdem wir dem Sohne des Mandarinen begegnet waren, hätte er am liebſten die das Automobil ziehenden Menſchen und Tiere losgeſchirrt und wäre mit voller Geſchwindigkeit in Hſin-wa-fu eingefahren. Schließlich fühlte er plötzlich das Bedürfnis einer Entladung; er drehte die Kurbel des Motors, faßte das Steuerrad und ſenkte den Auslöſungshebel. Das Automobil ſchoß vorwärts und begann einen raſenden Lauf rund um den Hof, inmitten einer unbeſchreiblichen Verwirrung, einer kopf- und beſinnungsloſen Flucht. Die Zuſchauer wußten nicht, wohin ſie ſich retten ſollten, ſie liefen hin und her, als wären ſie mit einem wildgewordenen Stier in einen Raum eingeſchloſſen. Aber bald ſahen ſie ein, daß der Stier abgerichtet war, daß er ſich regelmäßig innerhalb des Kreiſes bewegte, daß er genau auf dieſelben Punkte zurückkehrte und nicht die mindeſte Abſicht hatte, ein Blutbad anzurichten. Jetzt blieben ſie ſtehen. Doch

In dem Bauplatz hatte man ein altes, riesiges Loch, in das man Schutt und Abfall warf, ausgefüllt. Darüber hatte man Erde geschüttet und Gras gesät. Es war eine grüne Wiese, auf der Kinder spielten. Ein Teil des Loches war noch offen, und ein großer Teil war gefüllt mit Wasser. Die Kinder hatten Schwimmreifen und Bälle, und sie spielten im Wasser. Ich sah, daß sie sich sehr gut im Wasser bewegten, und ich sah, daß sie sehr gut schwimmen konnten.

Ein Schwimmbad

Dann dachte ich daran, daß ich in meinem Gepäck Badehose und Badetuch hatte. Ich ging zu meinem Gepäck, packte es aus, fand die Badehose und das Badetuch, zog mich um und ging zu dem Loch mit dem Wasser. Ich sah, daß es dort Leitern gab, die in das Wasser hinabführten. Ich stieg eine Leiter hinab und schwamm. Es war ein herrliches Schwimmen. Ich schwamm lange Zeit.

Dann stieg ich aus dem Wasser, trocknete mich ab, zog mich an und ging zu meinem Gepäck.

Vor allem, weil ich vier Kilometer zu gehen hatte, um es zu finden, und natürlich vier Kilometer zurück, und an diesem Tage hatten wir bereits ihrer fünfzig zurückgelegt. In einer einsamen Straße innerhalb der Mauern senken sich die Telegraphendrähte von ihren Stangen herab auf ein Haus, das schweigend wie ein Tempel daliegt. In dem Tempel traf ich zwei Telegraphisten an, vertieft in eine wichtige, delikate Beschäftigung, die das chinesische Gesetz neuerdings verboten hat: sie rauchten Opium; sie waren auf dem Kang hingestreckt, hielten ihre klarinettenähnlichen Pfeifen in der Hand und waren eingehüllt in den duftenden schweren dichten Rauch des Betäubungsmittels.

„Kann ich ein Telegramm aufgeben?" fragte ich höflich, nachdem wir die üblichen Grüße ausgetauscht hatten.

Tiefes Schweigen. Ich setzte mich. Nach einigen Minuten begann ich von neuem:

„Ich möchte ein Telegramm aufgeben ..."

Einer der Raucher näherte sich mir, machte sich im Zimmer etwas, ich weiß nicht was zu schaffen, ging zur Tür und rief, man solle den Tee bringen.

„Wollen Sie ein Telegramm von mir befördern?" rief ich nochmals.

Jetzt begann ein Gedanke im Kopfe des kaiserlichen Beamten zu dämmern. Er betrachtete mich und sagte in einem halbwegs verständlichen Englisch:

„Wir stehen in direkter Verbindung mit Kalgan und Peking. Drei Stunden am Tage mit Kalgan und drei Stunden mit Peking. Von 7 bis 11 mit Kalgan und ..."

„Sehr schön. Mein Telegramm geht nach Europa. Nehmen Sie Telegramme nach Europa an?"

Tiefes Schweigen. Der Tee kam an. Ich trank eine Tasse davon, während ich mich daran machte, das Telegramm zu schreiben.

„Nehmen Sie also Telegramme nach Europa an? Ja oder nein?"

Der Beamte betrachtete mich gelaſſen, als habe er mich jetzt erſt erblickt, und antwortete mit Seelenruhe:

„Europa? Wir ſtehen in direkter Verbindung mit Kalgan und mit ...“

„Und mit Peking, ich weiß, aber ...“

„Drei Stunden am Tage mit Kalgan und drei ...“

„Und drei Stunden mit Peking, ich weiß!“

„Von 7 bis 11 mit ...“

„Mit Kalgan, ich weiß, das genügt mir! Danke. Auf Wiederſehen!“

Ich ſtürmte wütend hinaus, Worte murmelnd, die wenn ſie auch reich an energiſcher Ausdruckskraft ſind, es doch nicht verdienen, mit Hilfe der Druckpreſſe verbreitet zu werden.

Wir wollten die ganze Strecke von Hſin-wa-fu bis Kalgan, etwa 40 Kilometer, mit dem Motor zurücklegen, mit Ausnahme des Paſſes von Yu-pao-tung, einem ſehr ſteilen, aber kurzen hügeligen Ubergang, der ungefähr in der Mitte des Weges lag. Ein Teil unſerer Leute war ſchon nach Yu-pao-tung vorausgeſchickt worden und hatte um Mitternacht die Herberge verlaſſen. Wir fanden jedoch die Straße ſo ſchlecht, ſumpfig, ſteinig und ſandig, daß wir für die erſten 15 Kilometer noch auf die Beförderung durch Ziehen angewieſen waren.

Am 14. Juni 5 Uhr früh nahmen wir langſam unſeren Marſch wieder auf unter dem eintönigen Geräuſch der Schritte der an die Seile geſpannten Chineſen. An Dünen vorbei bewegten wir uns durch weite ſandige Ebenen.

Die Menge des Sandes, die die Winde der Mongolei aus der Wüſte in die der Grenze benachbarten chineſiſchen Landſchaften tragen, iſt unglaublich. Der Sand häuft ſich vom Norden her an jeder Felsſpitze, an jedem Hindernis auf, gleich dem von Stürmen gepeitſchten Schnee. An den Mauern von Hſin-wa-fu hat er ſich ſo hoch

emporgetürmt, daß er sie schließlich beinahe begraben hat. Nur die Zinnen ragen noch hervor.

In einer halben Stunde hatten wir den Paß von Yu-pao-tung passiert, eine steile Einsattelung von wildem Aussehen, die sich aber in der Tat ziemlich freundlich erwies, da sie uns keine andern Schwierigkeiten in den Weg legte als eine Böschung von 40% Steigung und die Anwesenheit einiger Steine, die sich willig beiseite schieben ließen, um den Weg freizugeben. In dieser kleinen Schlucht zieht sich abgesondert, erhöht und deswegen gut erhalten, ein Stück Straße hin, das mit breiten Steinen gepflastert ist, die nicht aus der Gegend stammen und von dem Berge Schi-schan jenseits von Kalgan hierhergeschafft worden sein müssen. Es ist dies ein überraschender Rest alter chinesischer Zivilisation. Es hat also einmal wirkliche schöne, bequeme Straßen gegeben! Was war China in jenen fernen Zeiten? Welcher Verkehr, welcher Strom von Reichtum ergoß sich über Täler und Ebenen, auf wunderbaren Straßen und über prächtige Brücken nach Peking? Wie viele Jahrhunderte sind seitdem verstrichen?

Vor einem kleinen, zierlichen, von Bäumen umgebenen Tempel machen wir halt, um den Motor in Ordnung zu bringen und alles Nötige vorzubereiten, damit wir ohne fremde Hilfe bis Kalgan gelangen können. Maultiertreiber, Landleute, Kinder waren herbeigekommen, und, von den Kulis ausgesprengt, hatte sich die Kunde von dem Ereignis weithin verbreitet und war auch in den Tempel gedrungen. Ein junger Mönch erschien oben auf der Treppe, die zu dem Heiligtume führte, sah herunter und verschwand, um kurz darauf wiederzukommen, am Arme einen alten Mönch mit gebeugtem zitterndem Haupte stützend und führend. Wir bemerkten, daß der Greis blind war. Der Jüngling berichtete ihm alles, was sich zutrug. So nahm der Blinde, ohne zu sehen, teil an der wunderbaren Fahrt des Zauberwagens durch jene Gegenden, die er so gut kannte durch das Licht und die Erinnerungen seiner Jugend.

Bei Arbeit am Webstuhl.

Alte Weiber, die nicht mehr spinnen, sitzen an der Kunkel bei Spindel und Rocken. Wer sie um ein Ei bittet, erwartet die unfreundliche Antwort: Ich brauche keine, ich esse so alte nicht. Wer sie um Eier bittet, erhält die Antwort: Ich habe keine, ich esse so junge nicht. Wer sie um ein Huhn bittet, erhält die Antwort: Ich habe keine, ich esse so fette nicht.

Bei Arbeit am Webstuhl sind Mädchen, auf die Bank gestützt, die Füße auf dem Schemel, die Hände auf dem Webstuhl, die Augen auf die Arbeit gerichtet. Wer sie um ein Ei bittet, erhält die Antwort: Ich habe keine, ich esse so junge nicht. Wer sie um ein Huhn bittet, erhält die Antwort: Ich habe keine, ich esse so fette nicht.

Bei Arbeit am Webstuhl sind Mädchen, die Füße auf dem Schemel, die Hände auf dem Webstuhl, die Augen auf die Arbeit gerichtet. Wer sie um ein Ei bittet, erhält die Antwort: Ich habe keine, ich esse so junge nicht. Wer sie um ein Huhn bittet, erhält die Antwort: Ich habe keine, ich esse so fette nicht.

davon, unter dem Gewicht ihrer Traghölzer schwankend. Das große Ding, das heulte, schnaufte und Rauch ausstieß, hatte sie erschreckt. Wir hatten uns schon resigniert dazu entschlossen, die Ankunft der Kulis abzuwarten; nach einer halben Stunde jedoch bemerkten wir, daß die herniederbrennende Sonne zum Teil den von den Rädern weggeschleuderten Morast getrocknet und hartgemacht hatte, und erneuerten unsere Anstrengungen. Nach einigen Minuten stellten wir fest, daß die Maschine sich, wenn auch fast unmerklich, zu bewegen begann. Die Räder drehten sich mit einer Geschwindigkeit von 90 Kilometern die Stunde, und das Automobil lief 90 Zentimeter. Es gelang uns, es einen Meter, dann zwei, dann fünf zurückzubringen. Und nun von neuem mit aller Kraft vorwärts! Es fuhr dieselbe Strecke vorwärts, stöhnend und den Rauch explosionsartig ausstoßend. Langsam machte es Fortschritte, wobei es in allen Teilen erzitterte, und gelangte endlich auf trockenes Gelände. Hier schoß es mit einem Male mit einem Katzensprung vorwärts — das Automobil war frei!

Kalgan liegt hinter Bäumen versteckt an der Mündung eines Tales. Wir erblickten es unvermutet bei einer Biegung der Straße. Es erschien mit einem Schlage mit seinem eigenartigen chinesischen Panorama, ähnlich jenen Städten, die man auf den gewirkten Tapeten von Fukien sieht. In malerischer Mannigfaltigkeit zieht die Stadt sich am Ufer eines breiten steinigen Flusses — des Ta-ho („Großer Fluß") — hin und hebt sich mit ihren alten Pagoden, Peilos (Votivbogen) und seltsam geformten Tempeldächern von dem Alpenhintergrunde ab, den die braunen, steilen Abhänge des Schi-schan bilden. Sie ist unregelmäßig gebaut und besteht aus bunt durcheinander gemischten Gruppen von Hütten, Palästen, Bäumen, aus einem wirren Haufen von Gebäuden und Pflanzen, der sich an der großen steinernen Brücke über den Ta-ho zusammenzudrängen scheint, um sich am andern Ufer fortzusetzen.

Wir haben die Brücke nicht benutzt. Die antiken monumentalen chinesischen Brücken flößten uns allzu großen Respekt ein, und wir

zogen die Furten vor. Wir ſtiegen in das Flußbett hinab, wo ein ganzes Volk von Gerbern damit beſchäftigt war, in der Strömung hohe Stapel mongoliſcher Ziegenfelle mit flockiger Wolle zu waſchen. In der Luft machte ſich der Geruch von Leder und Gerberlohe bemerkbar; er kam aus der Stadt, durch deren enge Gaſſen wir fuhren. Wir zogen an von Zäunen umgebenen Lehmhütten, an Vorſtadtwohnungen vorüber, die einen primitiven Anblick boten und ſchon von der Nachbarſchaft unziviliſierter Volksſtämme Zeugnis ablegten. Endlich gelangten wir auf einen Markt, der von Mongolen in Pelzmützen wimmelte; er war mit Buden beſetzt, ſtand voller Wagen und Pferde und hallte von Geſchrei und Lärmen wider. Die Leute ſahen uns erſtaunt nach, und wir fühlten, wie uns das Schweigen folgte wie das Kielwaſſer einem Schiffe. Soldaten in roten Jacken liefen vor einer Sänfte einher, die von berittenen Offizieren umgeben war, von denen einer feierlich einen roten Sonnenſchirm, das Abzeichen des Kommandos, trug. In der Sänfte ſaß ein Großmandarin, der Gerichtspräſident von Kalgan, ein ſchöner Chineſe, fett und rund, ähnlich jenen Porzellanpagoden mit wackelndem Kopfe, die ſtets ja zu ſagen ſcheinen. Wir betraten die „Oberſtadt", die ſich an den Wall anlehnt. Mitten auf dem Wege erwartete uns ein Europäer.

Es war Herr Dorliac, der Direktor der Filiale der Ruſſiſch-Chineſiſchen Bank, der uns ſeine Gaſtfreundſchaft anbot.

Dankbar nahmen wir die freundliche Einladung dieſes Eremiten der Ziviliſation an, der fern von ſeinesgleichen in einer Art von chineſiſch-europäiſchem oder ſagen wir ruſſiſch-chineſiſchem Hauſe wohnt und die Eingeborenen in die Geheimniſſe des Wechſelgeſchäfts einweiht. Der Hof der Bank wurde zur Werkſtatt Ettores, die Geſchäftsräume zum Quartier umgewandelt. In wenigen Stunden nahm die „Itala" wieder ihr normales Ausſehen an, nachdem Ettore der Packkiſte den Abſchied gegeben und die Karoſſerie mit ihren Behältern wieder an Ort und Stelle gebracht hatte. Hier fanden wir unſeren erſten Reſervevorrat an Benzin und Öl vor. Um eine etwaige Erwärmung

des Motors zu vermindern, wurden in Voraussicht hoher Temperaturen an den Zylindern Auspuffrohre angebracht, wie die Rennmaschinen sie besitzen; sie sind an das Motorgehäuse angeschraubt und ähneln zwei kleinen Phonographenschalltrichtern; durch sie können die glühendheißen Benzindämpfe unmittelbar nach ihrer Entstehung ins Freie entweichen.

Die Arbeiten Ettores wurden von einer riesigen Zuschauermenge überwacht. Die Polizeibehörden hatten sechs Soldaten zur Bewachung des Einganges der Bank geschickt mit dem Befehl, niemand eintreten zu lassen. Ein großer Irrtum! Jeder chinesische Soldat hat natürlich eine gewisse Anzahl Freunde, Verwandte, Gläubiger, gegen die er sich gefällig und liebenswürdig zeigen muß, indem er sie durchläßt, wenn er Wache steht. Die Anzahl aber der Gläubiger, der Verwandten und Freunde von sechs Chinesen beträgt die Hälfte der Einwohnerschaft einer Stadt. Dies war der Grund, warum durch eine mit Riegeln verschlossene, durch Balken verrammelte und von sechs Schildwachen behütete Tür eine Menschenflut in ununterbrochenem Andrang hereinströmte. Wären die Wachtsoldaten zwölf an der Zahl gewesen, die Bank wäre demoliert worden. Viele Zuschauer waren auf die nächsten Dächer gestiegen, und Scharen von Neugierigen pilgerten nach dem Berge Schi-schan, wo sie ungeachtet der Gefahr der Bergstürze, die auf dem Schi-schan unausgesetzt Opfer fordern, auf die Felsenvorsprünge kletterten und von weitem nach den Geheimnissen Europas spähten.

Es kamen Missionare zu Besuch, die auf chinesische Art gekleidet waren, aber europäische Hüte trugen; sie erzählten mit großer Anschaulichkeit von den Greueln des Boxeraufstandes in Kalgan, bei welchem sicherlich aus jedem Missionar ein Schlachtopfer und ein Märtyrer geworden wäre, wenn nicht alle Missionare vorher nach der Mongolei entflohen wären. Einer von ihnen gab uns wertvolle Aufschlüsse über die Mongolei, die er genau kannte. Vor soundso viel Jahren war er dorthin gegangen, um Bibeln zu verteilen und Pferde

ge Jahre, und in mehreren Fällen wurden sie sogar 10 Jahre alt. Ein Exemplar, das ich 1 Jahr und 8 Monate in Gefangenschaft hielt, wurde 2 Jahre alt. Bei den Tieren, die ich in Gefangenschaft hielt, konnte ich auch 2 Fälle von Zwillingsgeburten beobachten.

Normale Form der Hornzähne Hornzähne.

Leider, schon bei der ersten Geburt, starben die Jungen, und zwar nach 2 Tagen. Bei der zweiten Geburt, die 1 Jahr und 8 Monate später erfolgte, starben die Jungen nach 3 Tagen. Ich vermute, daß sie an Durst starben, da sie nicht saugen konnten.

Die Hornzähne sind, wie bei allen Cyclostomen, in 2 Reihen geordnet (vgl. Fig. 1). Jeder Zahn besteht aus einer Basis, die in das Zahnfleisch eingesenkt ist, und einer Krone, die frei hervorragt. Die Basis ist bei allen Zähnen gleich gebaut, während die Krone verschieden gestaltet ist. Bei einem Zahn ist die Krone in 3 Spitzen geteilt, bei einem anderen in 5 Spitzen, bei einem dritten in 7 Spitzen, bei einem vierten in 9 Spitzen, bei einem fünften in 11 Spitzen, bei einem sechsten in 13 Spitzen, bei einem siebenten in 15 Spitzen, bei einem achten in 17 Spitzen, bei einem neunten in 19 Spitzen, bei einem zehnten in 21 Spitzen, bei einem elften in 23 Spitzen, bei einem zwölften in 25 Spitzen, bei einem dreizehnten in 27 Spitzen, bei einem vierzehnten in 29 Spitzen, bei einem fünfzehnten in 31 Spitzen, bei einem sechzehnten in 33 Spitzen, bei einem siebzehnten in 35 Spitzen, bei einem achtzehnten in 37 Spitzen, bei einem neunzehnten in 39 Spitzen, bei einem zwanzigsten in 41 Spitzen, bei einem einundzwanzigsten in 43 Spitzen, bei einem zweiundzwanzigsten in 45 Spitzen, bei einem dreiundzwanzigsten in 47 Spitzen, bei einem vierundzwanzigsten in 49 Spitzen, bei einem fünfundzwanzigsten in 51 Spitzen, bei einem sechsundzwanzigsten in 53 Spitzen, bei einem siebenundzwanzigsten in 55 Spitzen, bei einem achtundzwanzigsten in 57 Spitzen, bei einem neunundzwanzigsten in 59 Spitzen, bei einem dreißigsten in 61 Spitzen, bei einem einunddreißigsten in 63 Spitzen, bei einem zweiunddreißigsten in 65 Spitzen, bei einem dreiunddreißigsten in 67 Spitzen, bei einem vierunddreißigsten in 69 Spitzen, bei einem fünfunddreißigsten in 71 Spitzen, bei einem sechsunddreißigsten in 73 Spitzen, bei einem siebenunddreißigsten in 75 Spitzen, bei einem achtunddreißigsten in 77 Spitzen, bei einem neunundzwanzigsten in 79 Spitzen, bei einem vierzigsten in 81 Spitzen, bei einem einundvierzigsten in 83 Spitzen, bei einem zweiundvierzigsten in 85 Spitzen, bei einem dreiundvierzigsten in 87 Spitzen, bei einem vierundvierzigsten in 89 Spitzen, bei einem fünfundvierzigsten in 91 Spitzen, bei einem sechsundvierzigsten in 93 Spitzen, bei einem siebenundvierzigsten in 95 Spitzen, bei einem achtundvierzigsten in 97 Spitzen, bei einem neunundvierzigsten in 99 Spitzen, bei einem fünfzigsten in 101 Spitzen, bei einem einundfünfzigsten in 103 Spitzen, bei einem zweiundfünfzigsten in 105 Spitzen, bei einem dreiundfünfzigsten in 107 Spitzen, bei einem vierundfünfzigsten in 109 Spitzen, bei einem fünfundfünfzigsten in 111 Spitzen, bei einem sechsundfünfzigsten in 113 Spitzen, bei einem siebenundfünfzigsten in 115 Spitzen, bei einem achtundfünfzigsten in 117 Spitzen, bei einem neunundfünfzigsten in 119 Spitzen, bei einem sechzigsten in 121 Spitzen, bei einem einundsechzigsten in 123 Spitzen, bei einem zweiundsechzigsten in 125 Spitzen, bei einem dreiundsechzigsten in 127 Spitzen, bei einem vierundsechzigsten in 129 Spitzen, bei einem fünfundsechzigsten in 131 Spitzen, bei einem sechsundsechzigsten in 133 Spitzen, bei einem siebenundsechzigsten in 135 Spitzen, bei einem achtundsechzigsten in 137 Spitzen, bei einem neunundsechzigsten in 139 Spitzen, bei einem siebzigsten in 141 Spitzen, bei einem einundsiebzigsten in 143 Spitzen, bei einem zweiundsiebzigsten in 145 Spitzen, bei einem dreiundsiebzigsten in 147 Spitzen, bei einem vierundsiebzigsten in 149 Spitzen, bei einem fünfundsiebzigsten in 151 Spitzen, bei einem sechsundsiebzigsten in 153 Spitzen, bei einem siebenundsiebzigsten in 155 Spitzen, bei einem achtundsiebzigsten in 157 Spitzen, bei einem neunundsiebzigsten in 159 Spitzen, bei einem achtzigsten in 161 Spitzen, bei einem einundachtzigsten in 163 Spitzen, bei einem zweiundachtzigsten in 165 Spitzen, bei einem dreiundachtzigsten in 167 Spitzen, bei einem vierundachtzigsten in 169 Spitzen, bei einem fünfundachtzigsten in 171 Spitzen, bei einem sechsundachtzigsten in 173 Spitzen, bei einem siebenundachtzigsten in 175 Spitzen, bei einem achtundachtzigsten in 177 Spitzen, bei einem neunundachtzigsten in 179 Spitzen, bei einem neunzigsten in 181 Spitzen, bei einem einundneunzigsten in 183 Spitzen, bei einem zweiundneunzigsten in 185 Spitzen, bei einem dreiundneunzigsten in 187 Spitzen, bei einem vierundneunzigsten in 189 Spitzen, bei einem fünfundneunzigsten in 191 Spitzen, bei einem sechsundneunzigsten in 193 Spitzen, bei einem siebenundneunzigsten in 195 Spitzen, bei einem achtundneunzigsten in 197 Spitzen, bei einem neunundneunzigsten in 199 Spitzen, bei einem hundertsten in 201 Spitzen, bei einem einundhundertsten in 203 Spitzen, bei einem zweihundertsten in 205 Spitzen, bei einem dreihundertsten in 207 Spitzen, bei einem vierhundertsten in 209 Spitzen, bei einem fünfhundertsten in 211 Spitzen, bei einem sechshundertsten in 213 Spitzen, bei einem siebenhundertsten in 215 Spitzen, bei einem achthundertsten in 217 Spitzen, bei einem neunhundertsten in 219 Spitzen, bei einem tausendsten in 221 Spitzen, bei einem einundtausendsten in 223 Spitzen, bei einem zweitausendsten in 225 Spitzen, bei einem dreitausendsten in 227 Spitzen, bei einem viertausendsten in 229 Spitzen, bei einem fünftausendsten in 231 Spitzen, bei einem sechstausendsten in 233 Spitzen, bei einem siebentausendsten in 235 Spitzen, bei einem achttausendsten in 237 Spitzen, bei einem neuntausendsten in 239 Spitzen, bei einem zehntausendsten in 241 Spitzen, bei einem einundzehntausendsten in 243 Spitzen, bei einem zweiundzehntausendsten in 245 Spitzen, bei einem dreiundzehntausendsten in 247 Spitzen, bei einem vierundzehntausendsten in 249 Spitzen, bei einem fünfundzehntausendsten in 251 Spitzen, bei einem sechsundzehntausendsten in 253 Spitzen, bei einem siebenundzehntausendsten in 255 Spitzen, bei einem achtundzehntausendsten in 257 Spitzen, bei einem neunundzehntausendsten in 259 Spitzen, bei einem zwanzigtausendsten in 261 Spitzen, bei einem einundzwanzigtausendsten in 263 Spitzen, bei einem zweiundzwanzigtausendsten in 265 Spitzen, bei einem dreiundzwanzigtausendsten in 267 Spitzen, bei einem vierundzwanzigtausendsten in 269 Spitzen, bei einem fünfundzwanzigtausendsten in 271 Spitzen, bei einem sechsundzwanzigtausendsten in 273 Spitzen, bei einem siebenundzwanzigtausendsten in 275 Spitzen, bei einem achtundzwanzigtausendsten in 277 Spitzen, bei einem neunundzwanzigtausendsten in 279 Spitzen, bei einem dreißigtausendsten in 281 Spitzen, bei einem einunddreißigtausendsten in 283 Spitzen, bei einem zweiunddreißigtausendsten in 285 Spitzen, bei einem dreiunddreißigtausendsten in 287 Spitzen, bei einem vierunddreißigtausendsten in 289 Spitzen, bei einem fünfunddreißigtausendsten in 291 Spitzen, bei einem sechsunddreißigtausendsten in 293 Spitzen, bei einem siebenunddreißigtausendsten in 295 Spitzen, bei einem achtunddreißigtausendsten in 297 Spitzen, bei einem neunundzwanzigtausendsten in 299 Spitzen, bei einem vierzigtausendsten in 301 Spitzen, bei einem einundvierzigtausendsten in 303 Spitzen, bei einem zweiundvierzigtausendsten in 305 Spitzen, bei einem dreiundvierzigtausendsten in 307 Spitzen, bei einem vierundvierzigtausendsten in 309 Spitzen, bei einem fünfundvierzigtausendsten in 311 Spitzen, bei einem sechsundvierzigtausendsten in 313 Spitzen, bei einem siebenundvierzigtausendsten in 315 Spitzen, bei einem achtundvierzigtausendsten in 317 Spitzen, bei einem neunundvierzigtausendsten in 319 Spitzen, bei einem fünfzigtausendsten in 321 Spitzen, bei einem einundfünfzigtausendsten in 323 Spitzen, bei einem zweiundfünfzigtausendsten in 325 Spitzen, bei einem dreiundfünfzigtausendsten in 327 Spitzen, bei einem vierundfünfzigtausendsten in 329 Spitzen, bei einem fünfundfünfzigtausendsten in 331 Spitzen, bei einem sechsundfünfzigtausendsten in 333 Spitzen, bei einem siebenundfünfzigtausendsten in 335 Spitzen, bei einem achtundfünfzigtausendsten in 337 Spitzen, bei einem neunundfünfzigtausendsten in 339 Spitzen, bei einem sechzigtausendsten in 341 Spitzen, bei einem einundsechzigtausendsten in 343 Spitzen, bei einem zweiundsechzigtausendsten in 345 Spitzen, bei einem dreiundsechzigtausendsten in 347 Spitzen, bei einem vierundsechzigtausendsten in 349 Spitzen, bei einem fünfundsechzigtausendsten in 351 Spitzen, bei einem sechsundsechzigtausendsten in 353 Spitzen, bei einem siebenundsechzigtausendsten in 355 Spitzen, bei einem achtundsechzigtausendsten in 357 Spitzen, bei einem neunundsechzigtausendsten in 359 Spitzen, bei einem siebzigtausendsten in 361 Spitzen, bei einem einundsiebzigtausendsten in 363 Spitzen, bei einem zweiundsiebzigtausendsten in 365 Spitzen, bei einem dreiundsiebzigtausendsten in 367 Spitzen, bei einem vierundsiebzigtausendsten in 369 Spitzen, bei einem fünfundsiebzigtausendsten in 371 Spitzen, bei einem sechsundsiebzigtausendsten in 373 Spitzen, bei einem siebenundsiebzigtausendsten in 375 Spitzen, bei einem achtundsiebzigtausendsten in 377 Spitzen, bei einem neunundsiebzigtausendsten in 379 Spitzen, bei einem achtzigtausendsten in 381 Spitzen, bei einem einundachtzigtausendsten in 383 Spitzen, bei einem zweiundachtzigtausendsten in 385 Spitzen, bei einem dreiundachtzigtausendsten in 387 Spitzen, bei einem vierundachtzigtausendsten in 389 Spitzen, bei einem fünfundachtzigtausendsten in 391 Spitzen, bei einem sechsundachtzigtausendsten in 393 Spitzen, bei einem siebenundachtzigtausendsten in 395 Spitzen, bei einem achtundachtzigtausendsten in 397 Spitzen, bei einem neunundachtzigtausendsten in 399 Spitzen, bei einem neunzigtausendsten in 401 Spitzen, bei einem einundneunzigtausendsten in 403 Spitzen, bei einem zweiundneunzigtausendsten in 405 Spitzen, bei einem dreiundneunzigtausendsten in 407 Spitzen, bei einem vierundneunzigtausendsten in 409 Spitzen, bei einem fünfundneunzigtausendsten in 411 Spitzen, bei einem sechsundneunzigtausendsten in 413 Spitzen, bei einem siebenundneunzigtausendsten in 415 Spitzen, bei einem achtundneunzigtausendsten in 417 Spitzen, bei einem neunundneunzigtausendsten in 419 Spitzen, bei einem hunderttausendsten in 421 Spitzen, bei einem einundhunderttausendsten in 423 Spitzen, bei einem zweihunderttausendsten in 425 Spitzen, bei einem dreihunderttausendsten in 427 Spitzen, bei einem vierhunderttausendsten in 429 Spitzen, bei einem fünfhunderttausendsten in 431 Spitzen, bei einem sechshunderttausendsten in 433 Spitzen, bei einem siebenhunderttausendsten in 435 Spitzen, bei einem achthunderttausendsten in 437 Spitzen, bei einem neunhunderttausendsten in 439 Spitzen, bei einem tausendsten in 441 Spitzen, bei einem einundtausendsten in 443 Spitzen, bei einem zweitausendsten in 445 Spitzen, bei einem dreitausendsten in 447 Spitzen, bei einem viertausendsten in 449 Spitzen, bei einem fünftausendsten in 451 Spitzen, bei einem sechstausendsten in 453 Spitzen, bei einem siebentausendsten in 455 Spitzen, bei einem achttausendsten in 457 Spitzen, bei einem neuntausendsten in 459 Spitzen, bei einem zehntausendsten in 461 Spitzen, bei einem einundzehntausendsten in 463 Spitzen, bei einem zweiundzehntausendsten in 465 Spitzen, bei einem dreiundzehntausendsten in 467 Spitzen, bei einem vierundzehntausendsten in 469 Spitzen, bei einem fünfundzehntausendsten in 471 Spitzen, bei einem sechsundzehntausendsten in 473 Spitzen, bei einem siebenundzehntausendsten in 475 Spitzen, bei einem achtundzehntausendsten in 477 Spitzen, bei einem neunundzehntausendsten in 479 Spitzen, bei einem zwanzigtausendsten in 481 Spitzen, bei einem einundzwanzigtausendsten in 483 Spitzen, bei einem zweiundzwanzigtausendsten in 485 Spitzen, bei einem dreiundzwanzigtausendsten in 487 Spitzen, bei einem vierundzwanzigtausendsten in 489 Spitzen, bei einem fünfundzwanzigtausendsten in 491 Spitzen, bei einem sechsundzwanzigtausendsten in 493 Spitzen, bei einem siebenundzwanzigtausendsten in 495 Spitzen, bei einem achtundzwanzigtausendsten in 497 Spitzen, bei einem neunundzwanzigtausendsten in 499 Spitzen, bei einem dreißigtausendsten in 501 Spitzen, bei einem einunddreißigtausendsten in 503 Spitzen, bei einem zweiunddreißigtausendsten in 505 Spitzen, bei einem dreiunddreißigtausendsten in 507 Spitzen, bei einem vierunddreißigtausendsten in 509 Spitzen, bei einem fünfunddreißigtausendsten in 511 Spitzen, bei einem sechsunddreißigtausendsten in 513 Spitzen, bei einem siebenunddreißigtausendsten in 515 Spitzen, bei einem achtunddreißigtausendsten in 517 Spitzen, bei einem neunundzwanzigtausendsten in 519 Spitzen, bei einem vierzigtausendsten in 521 Spitzen, bei einem einundvierzigtausendsten in 523 Spitzen, bei einem zweiundvierzigtausendsten in 525 Spitzen, bei einem dreiundvierzigtausendsten in 527 Spitzen, bei einem vierundvierzigtausendsten in 529 Spitzen, bei einem fünfundvierzigtausendsten in 531 Spitzen, bei einem sechsundvierzigtausendsten in 533 Spitzen, bei einem siebenundvierzigtausendsten in 535 Spitzen, bei einem achtundvierzigtausendsten in 537 Spitzen, bei einem neunundvierzigtausendsten in 539 Spitzen, bei einem fünfzigtausendsten in 541 Spitzen, bei einem einundfünfzigtausendsten in 543 Spitzen, bei einem zweiundfünfzigtausendsten in 545 Spitzen, bei einem dreiundfünfzigtausendsten in 547 Spitzen, bei einem vierundfünfzigtausendsten in 549 Spitzen, bei einem fünfundfünfzigtausendsten in 551 Spitzen, bei einem sechsundfünfzigtausendsten in 553 Spitzen, bei einem siebenundfünfzigtausendsten in 555 Spitzen, bei einem achtundfünfzigtausendsten in 557 Spitzen, bei einem neunundfünfzigtausendsten in 559 Spitzen, bei einem sechzigtausendsten in 561 Spitzen, bei einem einundsechzigtausendsten in 563 Spitzen, bei einem zweiundsechzigtausendsten in 565 Spitzen, bei einem dreiundsechzigtausendsten in 567 Spitzen, bei einem vierundsechzigtausendsten in 569 Spitzen, bei einem fünfundsechzigtausendsten in 571 Spitzen, bei einem sechsundsechzigtausendsten in 573 Spitzen, bei einem siebenundsechzigtausendsten in 575 Spitzen, bei einem achtundsechzigtausendsten in 577 Spitzen, bei einem neunundsechzigtausendsten in 579 Spitzen, bei einem siebzigtausendsten in 581 Spitzen, bei einem einundsiebzigtausendsten in 583 Spitzen, bei einem zweiundsiebzigtausendsten in 585 Spitzen, bei einem dreiundsiebzigtausendsten in 587 Spitzen, bei einem vierundsiebzigtausendsten in 589 Spitzen, bei einem fünfundsiebzigtausendsten in 591 Spitzen, bei einem sechsundsiebzigtausendsten in 593 Spitzen, bei einem siebenundsiebzigtausendsten in 595 Spitzen, bei einem achtundsiebzigtausendsten in 597 Spitzen, bei einem neunundsiebzigtausendsten in 599 Spitzen, bei einem achtzigtausendsten in 601 Spitzen, bei einem einundachtzigtausendsten in 603 Spitzen, bei einem zweiundachtzigtausendsten in 605 Spitzen, bei einem dreiundachtzigtausendsten in 607 Spitzen, bei einem vierundachtzigtausendsten in 609 Spitzen, bei einem fünfundachtzigtausendsten in 611 Spitzen, bei einem sechsundachtzigtausendsten in 613 Spitzen, bei einem siebenundachtzigtausendsten in 615 Spitzen, bei einem achtundachtzigtausendsten in 617 Spitzen, bei einem neunundachtzigtausendsten in 619 Spitzen, bei einem neunzigtausendsten in 621 Spitzen, bei einem einundneunzigtausendsten in 623 Spitzen, bei einem zweiundneunzigtausendsten in 625 Spitzen, bei einem dreiundneunzigtausendsten in 627 Spitzen, bei einem vierundneunzigtausendsten in 629 Spitzen, bei einem fünfundneunzigtausendsten in 631 Spitzen, bei einem sechsundneunzigtausendsten in 633 Spitzen, bei einem siebenundneunzigtausendsten in 635 Spitzen, bei einem achtundneunzigtausendsten in 637 Spitzen, bei einem neunundneunzigtausendsten in 639 Spitzen, bei einem hunderttausendsten in 641 Spitzen, bei einem einundhunderttausendsten in 643 Spitzen, bei einem zweihunderttausendsten in 645 Spitzen, bei einem dreihunderttausendsten in 647 Spitzen, bei einem vierhunderttausendsten in 649 Spitzen, bei einem fünfhunderttausendsten in 651 Spitzen, bei einem sechshunderttausendsten in 653 Spitzen, bei einem siebenhunderttausendsten in 655 Spitzen, bei einem achthunderttausendsten in 657 Spitzen, bei einem neunhunderttausendsten in 659 Spitzen, bei einem tausendsten in 661 Spitzen, bei einem einundtausendsten in 663 Spitzen, bei einem zweitausendsten in 665 Spitzen, bei einem dreitausendsten in 667 Spitzen, bei einem viertausendsten in 669 Spitzen, bei einem fünftausendsten in 671 Spitzen, bei einem sechstausendsten in 673 Spitzen, bei einem siebentausendsten in 675 Spitzen, bei einem achttausendsten in 677 Spitzen, bei einem neuntausendsten in 679 Spitzen, bei einem zehntausendsten in 681 Spitzen, bei einem einundzehntausendsten in 683 Spitzen, bei einem zweiundzehntausendsten in 685 Spitzen, bei einem dreiundzehntausendsten in 687 Spitzen, bei einem vierundzehntausendsten in 689 Spitzen, bei einem fünfundzehntausendsten in 691 Spitzen, bei einem sechsundzehntausendsten in 693 Spitzen, bei einem siebenundzehntausendsten in 695 Spitzen, bei einem achtundzehntausendsten in 697 Spitzen, bei einem neunundzehntausendsten in 699 Spitzen, bei einem zwanzigtausendsten in 701 Spitzen, bei einem einundzwanzigtausendsten in 703 Spitzen, bei einem zweiundzwanzigtausendsten in 705 Spitzen, bei einem dreiundzwanzigtausendsten in 707 Spitzen, bei einem vierundzwanzigtausendsten in 709 Spitzen, bei einem fünfundzwanzigtausendsten in 711 Spitzen, bei einem sechsundzwanzigtausendsten in 713 Spitzen, bei einem siebenundzwanzigtausendsten in 715 Spitzen, bei einem achtundzwanzigtausendsten in 717 Spitzen, bei einem neunundzwanzigtausendsten in 719 Spitzen, bei einem dreißigtausendsten in 721 Spitzen, bei einem einunddreißigtausendsten in 723 Spitzen, bei einem zweiunddreißigtausendsten in 725 Spitzen, bei einem dreiunddreißigtausendsten in 727 Spitzen, bei einem vierunddreißigtausendsten in 729 Spitzen, bei einem fünfunddreißigtausendsten in 731 Spitzen, bei einem sechsunddreißigtausendsten in 733 Spitzen, bei einem siebenunddreißigtausendsten in 735 Spitzen, bei einem achtunddreißigtausendsten in 737 Spitzen, bei einem neunundzwanzigtausendsten in 739 Spitzen, bei einem vierzigtausendsten in 741 Spitzen, bei einem einundvierzigtausendsten in 743 Spitzen, bei einem zweiundvierzigtausendsten in 745 Spitzen, bei einem dreiundvierzigtausendsten in 747 Spitzen, bei einem vierundvierzigtausendsten in 749 Spitzen, bei einem fünfundvierzigtausendsten in 751 Spitzen, bei einem sechsundvierzigtausendsten in 753 Spitzen, bei einem siebenundvierzigtausendsten in 755 Spitzen, bei einem achtundvierzigtausendsten in 757 Spitzen, bei einem neunundvierzigtausendsten in 759 Spitzen, bei einem fünfzigtausendsten in 761 Spitzen, bei einem einundfünfzigtausendsten in 763 Spitzen, bei einem zweiundfünfzigtausendsten in 765 Spitzen, bei einem dreiundfünfzigtausendsten in 767 Spitzen, bei einem vierundfünfzigtausendsten in 769 Spitzen, bei einem fünfundfünfzigtausendsten in 771 Spitzen, bei einem sechsundfünfzigtausendsten in 773 Spitzen, bei einem siebenundfünfzigtausendsten in 775 Spitzen, bei einem achtundfünfzigtausendsten in 777 Spitzen, bei einem neunundfünfzigtausendsten in 779 Spitzen, bei einem sechzigtausendsten in 781 Spitzen, bei einem einundsechzigtausendsten in 783 Spitzen, bei einem zweiundsechzigtausendsten in 785 Spitzen, bei einem dreiundsechzigtausendsten in 787 Spitzen, bei einem vierundsechzigtausendsten in 789 Spitzen, bei einem fünfundsechzigtausendsten in 791 Spitzen, bei einem sechsundsechzigtausendsten in 793 Spitzen, bei einem siebenundsechzigtausendsten in 795 Spitzen, bei einem achtundsechzigtausendsten in 797 Spitzen, bei einem neunundsechzigtausendsten in 799 Spitzen, bei einem siebzigtausendsten in 801 Spitzen, bei einem einundsiebzigtausendsten in 803 Spitzen, bei einem zweiundsiebzigtausendsten in 805 Spitzen, bei einem dreiundsiebzigtausendsten in 807 Spitzen, bei einem vierundsiebzigtausendsten in 809 Spitzen, bei einem fünfundsiebzigtausendsten in 811 Spitzen, bei einem sechsundsiebzigtausendsten in 813 Spitzen, bei einem siebenundsiebzigtausendsten in 815 Spitzen, bei einem achtundsiebzigtausendsten in 817 Spitzen, bei einem neunundsiebzigtausendsten in 819 Spitzen, bei einem achtzigtausendsten in 821 Spitzen, bei einem einundachtzigtausendsten in 823 Spitzen, bei einem zweiundachtzigtausendsten in 825 Spitzen, bei einem dreiundachtzigtausendsten in 827 Spitzen, bei einem vierundachtzigtausendsten in 829 Spitzen, bei einem fünfundachtzigtausendsten in 831 Spitzen, bei einem sechsundachtzigtausendsten in 833 Spitzen, bei einem siebenundachtzigtausendsten in 835 Spitzen, bei einem achtundachtzigtausendsten in 837 Spitzen, bei einem neunundachtzigtausendsten in 839 Spitzen, bei einem neunzigtausendsten in 841 Spitzen, bei einem einundneunzigtausendsten in 843 Spitzen, bei einem zweiundneunzigtausendsten in 845 Spitzen, bei einem dreiundneunzigtausendsten in 847 Spitzen, bei einem vierundneunzigtausendsten in 849 Spitzen, bei einem fünfundneunzigtausendsten in 851 Spitzen, bei einem sechsundneunzigtausendsten in 853 Spitzen, bei einem siebenundneunzigtausendsten in 855 Spitzen, bei einem achtundneunzigtausendsten in 857 Spitzen, bei einem neunundneunzigtausendsten in 859 Spitzen, bei einem hunderttausendsten in 861 Spitzen, bei einem einundhunderttausendsten in 863 Spitzen, bei einem zweihunderttausendsten in 865 Spitzen, bei einem dreihunderttausendsten in 867 Spitzen, bei einem vierhunderttausendsten in 869 Spitzen, bei einem fünfhunderttausendsten in 871 Spitzen, bei einem sechshunderttausendsten in 873 Spitzen, bei einem siebenhunderttausendsten in 875 Spitzen, bei einem achthunderttausendsten in 877 Spitzen, bei einem neunhunderttausendsten in 879 Spitzen, bei einem tausendsten in 881 Spitzen, bei einem einundtausendsten in 883 Spitzen, bei einem zweitausendsten in 885 Spitzen, bei einem dreitausendsten in 887 Spitzen, bei einem viertausendsten in 889 Spitzen, bei einem fünftausendsten in 891 Spitzen, bei einem sechstausendsten in 893 Spitzen, bei einem siebentausendsten in 895 Spitzen, bei einem achttausendsten in 897 Spitzen, bei einem neuntausendsten in 899 Spitzen, bei einem zehntausendsten in 901 Spitzen, bei einem einundzehntausendsten in 903 Spitzen, bei einem zweiundzehntausendsten in 905 Spitzen, bei einem dreiundzehntausendsten in 907 Spitzen, bei einem vierundzehntausendsten in 909 Spitzen, bei einem fünfundzehntausendsten in 911 Spitzen, bei einem sechsundzehntausendsten in 913 Spitzen, bei einem siebenundzehntausendsten in 915 Spitzen, bei einem achtundzehntausendsten in 917 Spitzen, bei einem neunundzehntausendsten in 919 Spitzen, bei einem zwanzigtausendsten in 921 Spitzen, bei einem einundzwanzigtausendsten in 923 Spitzen, bei einem zweiundzwanzigtausendsten in 925 Spitzen, bei einem dreiundzwanzigtausendsten in 927 Spitzen, bei einem vierundzwanzigtausendsten in 929 Spitzen, bei einem fünfundzwanzigtausendsten in 931 Spitzen, bei einem sechsundzwanzigtausendsten in 933 Spitzen, bei einem siebenundzwanzigtausendsten in 935 Spitzen, bei einem achtundzwanzigtausendsten in 937 Spitzen, bei einem neunundzwanzigtausendsten in 939 Spitzen, bei einem dreißigtausendsten in 941 Spitzen, bei einem einunddreißigtausendsten in 943 Spitzen, bei einem zweiunddreißigtausendsten in 945 Spitzen, bei einem dreiunddreißigtausendsten in 947 Spitzen, bei einem vierunddreißigtausendsten in 949 Spitzen, bei einem fünfunddreißigtausendsten in 951 Spitzen, bei einem sechsunddreißigtausendsten in 953 Spitzen, bei einem siebenunddreißigtausendsten in 955 Spitzen, bei einem achtunddreißigtausendsten in 957 Spitzen, bei einem neunundzwanzigtausendsten in 959 Spitzen, bei einem vierzigtausendsten in 961 Spitzen, bei einem einundvierzigtausendsten in 963 Spitzen, bei einem zweiundvierzigtausendsten in 965 Spitzen, bei einem dreiundvierzigtausendsten in 967 Spitzen, bei einem vierundvierzigtausendsten in 969 Spitzen, bei einem fünfundvierzigtausendsten in 971 Spitzen, bei einem sechsundvierzigtausendsten in 973 Spitzen, bei einem siebenundvierzigtausendsten in 975 Spitzen, bei einem achtundvierzigtausendsten in 977 Spitzen, bei einem neunundvierzigtausendsten in 979 Spitzen, bei einem fünfzigtausendsten in 981 Spitzen, bei einem einundfünfzigtausendsten in 983 Spitzen, bei einem zweiundfünfzigtausendsten in 985 Spitzen, bei einem dreiundfünfzigtausendsten in 987 Spitzen, bei einem vierundfünfzigtausendsten in 989 Spitzen, bei einem fünfundfünfzigtausendsten in 991 Spitzen, bei einem sechsundfünfzigtausendsten in 993 Spitzen, bei einem siebenundfünfzigtausendsten in 995 Spitzen, bei einem achtundfünfzigtausendsten in 997 Spitzen, bei einem neunundfünfzigtausendsten in 999 Spitzen, bei einem sechzigtausendsten in 1001 Spitzen, bei einem einundsechzigtausendsten in 1003 Spitzen, bei einem zweiundsechzigtausendsten in 1005 Spitzen, bei einem dreiundsechzigtausendsten in 1007 Spitzen, bei einem vierundsechzigtausendsten in 1009 Spitzen, bei einem fünfundsechzigtausendsten in 1011 Spitzen, bei einem sechsundsechzigtausendsten in 1013 Spitzen, bei einem siebenundsechzigtausendsten in 1015 Spitzen, bei einem achtundsechzigtausendsten in 1017 Spitzen, bei einem neunundsechzigtausendsten in 1019 Spitzen, bei einem siebzigtausendsten in 1021 Spitzen, bei einem einundsiebzigtausendsten in 1023 Spitzen, bei einem zweiundsiebzigtausendsten in 1025 Spitzen, bei einem dreiundsiebzigtausendsten in 1027 Spitzen, bei einem vierundsiebzigtausendsten in 1029 Spitzen, bei einem fünfundsiebzigtausendsten in 1031 Spitzen, bei einem sechsundsiebzigtausendsten in 1033 Spitzen, bei einem siebenundsiebzigtausendsten in 1035 Spitzen, bei einem achtundsiebzigtausendsten in 1037 Spitzen, bei einem neunundsiebzigtausendsten in 1039 Spitzen, bei einem achtzigtausendsten in 1041 Spitzen, bei einem einundachtzigtausendsten in 1043 Spitzen, bei einem zweiundachtzigtausendsten in 1045 Spitzen, bei einem dreiundachtzigtausendsten in 1047 Spitzen, bei einem vierundachtzigtausendsten in 1049 Spitzen, bei einem fünfundachtzigtausendsten in 1051 Spitzen, bei einem sechsundachtzigtausendsten in 1053 Spitzen, bei einem siebenundachtzigtausendsten in 1055 Spitzen, bei einem achtundachtzigtausendsten in 1057 Spitzen, bei einem neunundachtzigtausendsten in 1059 Spitzen, bei einem neunzigtausendsten in 1061 Spitzen, bei einem einundneunzigtausendsten in 1063 Spitzen, bei einem zweiundneunzigtausendsten in 1065 Spitzen, bei einem dreiundneunzigtausendsten in 1067 Spitzen, bei einem vierundneunzigtausendsten in 1069 Spitzen, bei einem fünfundneunzigtausendsten in 1071 Spitzen, bei einem sechsundneunzigtausendsten in 1073 Spitzen, bei einem siebenundneunzigtausendsten in 1075 Spitzen, bei einem achtundneunzigtausendsten in 1077 Spitzen, bei einem neunundneunzigtausendsten in 1079 Spitzen, bei einem hunderttausendsten in 1081 Spitzen, bei einem einundhunderttausendsten in 1083 Spitzen, bei einem zweihunderttausendsten in 1085 Spitzen, bei einem dreihunderttausendsten in 1087 Spitzen, bei einem vierhunderttausendsten in 1089 Spitzen, bei einem fünfhunderttausendsten in 1091 Spitzen, bei einem sechshunderttausendsten in 1093 Spitzen, bei einem siebenhunderttausendsten in 1095 Spitzen, bei einem achthunderttausendsten in 1097 Spitzen, bei einem neunhunderttausendsten in 1099 Spitzen, bei einem tausendsten in 1101 Spitzen, bei einem einundtausendsten in 1103 Spitzen, bei einem zweitausendsten in 1105 Spitzen, bei einem dreitausendsten in 1107 Spitzen, bei einem viertausendsten in 1109 Spitzen, bei einem fünftausendsten in 1111 Spitzen, bei einem sechstausendsten in 1113 Spitzen, bei einem siebentausendsten in 1115 Spitzen, bei einem achttausendsten in 1117 Spitzen, bei einem neuntausendsten in 1119 Spitzen, bei einem zehntausendsten in 1121 Spitzen, bei einem einundzehntausendsten in 1123 Spitzen, bei einem zweiundzehntausendsten in 1125 Spitzen, bei einem dreiundzehntausendsten in 1127 Spitzen, bei einem vierundzehntausendsten in 1129 Spitzen, bei einem fünfundzehntausendsten in 1131 Spitzen, bei einem sechsundzehntausendsten in 1133 Spitzen, bei einem siebenundzehntausendsten in 1135 Spitzen, bei einem achtundzehntausendsten in 1137 Spitzen, bei einem neunundzehntausendsten in 1139 Spitzen, bei einem zwanzigtausendsten in 1141 Spitzen, bei einem einundzwanzigtausendsten in 1143 Spitzen, bei einem zweiundzwanzigtausendsten in 1145 Spitzen, bei einem dreiundzwanzigtausendsten in 1147 Spitzen, bei einem vierundzwanzigtausendsten in 1149 Spitzen, bei einem fünfundzwanzigtausendsten in 1151 Spitzen, bei einem sechsundzwanzigtausendsten in 1153 Spitzen, bei einem siebenundzwanzigtausendsten in 1155 Spitzen, bei einem achtundzwanzigtausendsten in 1157 Spitzen, bei einem neunundzwanzigtausendsten in 1159 Spitzen, bei einem dreißigtausendsten in 1161 Spitzen, bei einem einunddreißigtausendsten in 1163 Spitzen, bei einem zweiunddreißigtausendsten in 1165 Spitzen, bei einem dreiunddreißigtausendsten in 1167 Spitzen, bei einem vierunddreißigtausendsten in 1169 Spitzen, bei einem fünfunddreißigtausendsten in 1171 Spitzen, bei einem sechsunddreißigtausendsten in 1173 Spitzen, bei einem siebenunddreißigtausendsten in 1175 Spitzen, bei einem achtunddreißigtausendsten in 1177 Spitzen, bei einem neunundzwanzigtausendsten in 1179 Spitzen, bei einem vierzigtausendsten in 1181 Spitzen, bei einem einundvierzigtausendsten in 1183 Spitzen, bei einem zweiundvierzigtausendsten in 1185 Spitzen, bei einem dreiundvierzigtausendsten in 1187 Spitzen, bei einem vierundvierzigtausendsten in 1189 Spitzen, bei einem fünfundvierzigtausendsten in 1191 Spitzen, bei einem sechsundvierzigtausendsten in 1193 Spitzen, bei einem siebenundvierzigtausendsten in 1195 Spitzen, bei einem achtundvierzigtausendsten in 1197 Spitzen, bei einem neunundvierzigtausendsten in 1199 Spitzen, bei einem fünfzigtausendsten in 1201 Spitzen, bei einem einundfünfzigtausendsten in 1203 Spitzen, bei einem zweiundfünfzigtausendsten in 1205 Spitzen, bei einem dreiundfünfzigtausendsten in 1207 Spitzen, bei einem vierundfünfzigtausendsten in 1209 Spitzen, bei einem fünfundfünfzigtausendsten in 1211 Spitzen, bei einem sechsundfünfzigtausendsten in 1213 Spitzen, bei einem siebenundfünfzigtausendsten in 1215 Spitzen, bei einem achtundfünfzigtausendsten in 1217 Spitzen, bei einem neunundfünfzigtausendsten in 1219 Spitzen, bei einem sechzigtausendsten in 1221 Spitzen, bei einem einundsechzigtausendsten in 1223 Spitzen, bei einem zweiundsechzigtausendsten in 1225 Spitzen, bei einem dreiundsechzigtausendsten in 1227 Spitzen, bei einem vierundsechzigtausendsten in 1229 Spitzen, bei einem fünfundsechzigtausendsten in 1231 Spitzen, bei einem sechsundsechzigtausendsten in 1233 Spitzen, bei einem siebenundsechzigt

machung, um die sich die Bevölkerung an den Straßenecken in Scharen drängte, um sie zu lesen. Wir waren den Behörden einen Dankbesuch schuldig und statteten diesen ab, indem wir uns zum Ta Tsumba, zum Stellvertreter des Wai-wu-pu, begaben, der höchststehenden Persönlichkeit in der Stadt, dessen Amtsgewalt sich auf die Mongolei erstreckt, einer Art Minister des Grenzbezirks, dessen persönlicher Name Te Tsui lautet. Auf seinem Hause wehte die gelbe Flagge mit dem Drachen.

Der Ta Tsum-ba erwartete uns. Er und sein Gefolge hatten sich zu unserem Empfange in große Gala geworfen: gestickte Kleider, Hüte, wie sie bei festlichen Gelegenheiten getragen werden, überragt von Knöpfen in allen Farben, Pfauenfedern, die von diesen Knöpfen auf den Nacken herabwallten, bunte Gürtel, Schuhe ohne Absätze. Sobald er uns sah, drückte er sich nach der chinesischen Etikette selbst herzlich die Hand; alle Anwesenden taten dasselbe, und dann folgten Verbeugungen, höfliche Worte, Wünsche, daß man lange leben möge, alles gewürzt durch zahlreiche Tassen Tee, der mit Rosen und Jasmin parfümiert war, und überreichliche Süßigkeiten von geheimnisvoller Zusammensetzung, die der Ta Tsum-ba uns mit seinen eigenen langnägeligen, mit Jaderingen geschmückten Fingern reichte — eine ganz außerordentliche Ehre.

Die Besorgnisse Te Tsuis waren dieselben wie die des Wai-wu-pu. Er fragte, ob wir unterwegs Messungen vorgenommen oder Aufzeichnungen über die Straße gemacht hätten . . .

„Messungen? Aufzeichnungen? Niemals!" erwiderte der Fürst.

„Und in Irkutsk," fragte der Ta Tsum-ba weiter, „in Irkutsk benutzen Sie doch sicherlich den Zug?"

„Nein."

„Und doch benutzen alle, die durch die Mongolei nach Europa reisen, in Irkutsk den Zug!" bemerkte der Würdenträger verwundert. „Er ist sehr bequem. In zehn Jahren wird der Zug auch hier halten."

LIBRARY

Nach dem Beſuche beim Ta Tſum-ba kam der beim Tu-tung an die Reihe, bei dem tatariſchen General, den der tatariſche Hof von Peking jedem chineſiſchen Gouverneur zur Kontrolle an die Seite ſetzt; er befehligt die Regierungsmilizen und iſt daher allmächtig, er iſt der eigentliche Schutzherr des geſamten Mandarinentums der Provinz. Der Tu-tung von Kalgan heißt Tſchen Sung. Er bewohnt einen tempelähnlichen, von einer roten Mauer umgebenen Palaſt, und von den hohen Fahnenſtangen, die mit ſeltſamen Anhängſeln geſchmückt ſind, die den Fu, die Amtswohnung, anzeigen, weht neben der Drachenflagge auch die militäriſche Standarte.

Wiederum geſtickte Kleider, Feſthüte mit langen roten Franſen, Knöpfe, Jaderinge, Pfauenfedern, bunte Gürtel, Schuhe ohne Abſätze, Selbſthändedrücke, Verbeugungen, höfliche Worte, parfümierter Tee, Champagner und Süßigkeiten.

Auch der Tu-tung iſt ein Freund der Eiſenbahn, ſelbſtverſtändlich, wenn die Eiſenbahn von Chineſen gebaut iſt. Aber er iſt ein Feind der Tunnels. Er iſt einmal mit der Eiſenbahn gereiſt, auf der Linie von Hankou; er iſt daher kein lediglich platoniſcher Kenner; er ſpricht aus Erfahrung. Solange man im Freien fährt, iſt alles gut; wenn man aber in einen Tunnel kommt, ſo iſt der Eindruck ein ſehr unangenehmer.

„Aber es iſt doch keinerlei Gefahr dabei", bemerkte Fürſt Borgheſe.

Das wußte der tatariſche General ſehr wohl, daß keine Gefahr dabei war, Teufel noch mal! Der unangenehme Eindruck rührte von der Dunkelheit her.

„Man nimmt an, es ſei Nacht!" warf der Fürſt lachend ein.

Ah, das iſt nicht dasſelbe. Der Tu-tung gibt durch den Dolmetſcher eine Erklärung und enthüllt dadurch etwas von den unbekannten Horizonten der chineſiſchen Seele, etwas von der fein entwickelten orientaliſchen Empfänglichkeit für Sinneseindrücke.

„Die Dunkelheit der Nacht und die der Tunnels ſind durchaus verſchiedene Dinge. Sie gleichen ſich nicht im geringſten. Die der

Text: Ἐπὶ τοῦτο τὸ τέλος ἐστὶν ἡ ἀπάθεια, ἣν καλεῖ μάλιστα ἐκεῖνος ἀπαθῆ καὶ ἀνεπιτρόπευτα καὶ ἀνεπίληπτα καὶ ἀπαραπόδιστα καὶ ἀνεμπόδιστα καὶ ἀνεπίσκοπα καὶ ἀνεπιτήδευτα καὶ ἀνεπιτίμητα καὶ ἀνεπιτίμητα καὶ ἀνεπιτήδευτα καὶ ἀνεπίσκοπα καὶ ἀνεμπόδιστα καὶ ἀπαραπόδιστα καὶ ἀνεπίληπτα καὶ ἀνεπιτρόπευτα καὶ

In der Mitte stehen in der zum Laufen fertigen Lage die Beine, die Füße ruhen auf dem Boden, die Arme hängen an den Seiten. Die Hände sind geballt, die Daumen liegen an den Zeigefingern.

Soweit Meyer über die Stellung des Körpers, wie sie beim Laufen eingenommen wird. Wir wollen nun sehen, wie

Läufer in der Arbeit.

diese Lage beim Laufen sich ändert und gestaltet. Meyer sagt ganz richtig, daß man, um sich die Bewegungen beim Laufen recht deutlich zu machen, sich einen Läufer denken muß, der sich an einem Seile in die Höhe ziehen läßt. Wenn man sich nämlich einen Läufer denkt, der sich in der Luft befindet, und dessen Füße nicht mehr auf dem Boden stehen, so kann man sich die Bewegungen, die er ausführt, viel leichter vorstellen, als wenn man sich denselben auf der Laufbahn sich bewegend denkt. Wir wollen also einen Läufer annehmen, der sich an einem Seile in die Höhe ziehen läßt. Wir wollen ihn uns in der Stellung denken, die unsere Abbildung zeigt. Wenn wir uns nun denken, daß der Läufer sich in die Höhe ziehen läßt, so wird er

Andenken verehren wollte: für den Fürſten eine große geſtickte Börſe, für mich ein Parfümſäckchen, gefüllt mit Kampferharz, das die Chineſen kauen, um dem Atem einen Geruch nach Kleidern zu geben, für Ettore einen Tabaksbeutel. E-Le-He-Tai war Automobilenthuſiaſt; er bat um die Erlaubnis, eine Rundfahrt zu machen, was ihm geſtattet wurde. Es ſchien mir, als repräſentiere unſer lieber Freund in der chineſiſchen Orthodoxie die ſympathiſchſte moderne Richtung; aber dort draußen iſt es gefährlich, modernen Anſchauungen zu huldigen. Die große Exkommunikation trifft ſo ſchwer!

Selbſt einige Bonzen eines benachbarten Tempels, der ſich maleriſch an den Abhang des Schi-ſchan lehnt, kommen, um ſich das Automobil anzuſehen. Der Tempel hat ein Gong, das während der ganzen Nacht jede Minute einen Schlag tut. Endlich blieben wir allein mit dieſem tiefen, angenehmen, unſagbar feierlichen, einlullenden Ton, der unermüdlich wie eine ſtete Mahnung erklang. Unſere Phantaſie trug uns in weite Fernen, und dieſer immerfort ſich wiederholende Schlag war für uns eine ernſte Erinnerung, eine Stimme, die ſich unſertwegen erhob, eine Stimme, die den Raum erfüllte, die ſich mit der Regelmäßigkeit eines gewaltigen Atems ausbreitete, mächtiger, tiefer, geheimnisvoller wurde, herüberzitterte wie ein ferner Chor, eine Vereinigung von tauſenderlei Lauten und tauſenderlei Klagen. Es war, als vernähmen wir die märchenhafte Stimme der chineſiſchen Nacht.

Der folgende Tag — es war der 15. Juni — wurde auf eine Erkundung zu Pferde in der Richtung auf die Mongolei zu verwandt. Die Straße erwies ſich als teilweiſe für den Motor fahrbar. Die letzten Anhöhen würden mit Hilfe der Kulis und der Maultiere überſtiegen werden. Dann begann die Steppe. Nach der in den vorhergehenden Tagen ausgeführten Fahrt erſchien uns alles andere leicht. Aber eine andere Gefahr drohte uns, der Regen. Das Tal des Schiſchan-ho iſt in Regenzeiten plötzlichen reißenden Überſchwemmungen ausgeſetzt, und da die Straße ganz mit dem Bette des Fluſſes zuſammen-

fällt, haben die von der Wut des Waſſers überfallenen Karawanen keinen Ausweg. Häufig kommen Unglücksfälle dabei vor, und jedes Hochwaſſer ſchwemmt bei Kalgan neben entwurzelten Bäumen, Kadavern von Maultieren, Kamelen, Schafen auch menſchliche Leichen an. Es regnete mehrere Stunden, und das Wetter drohte noch ſchlechter zu werden. Wir warteten daher mit Ungeduld auf die Ankunft der andern Automobile, von denen wir nur wußten, daß ſie in Hſin-wa-fu eingetroffen ſeien.

Es gibt zwei Straßen, auf denen man von Kalgan nach Urga gelangen kann. Die Hauptſtraße, zugleich die bekannteſte, iſt die ſogenannte Mandarinenſtraße, die auf etwa 800 Kilometer etwas nach Nordweſten bis zum Dorfe Sair-uſſu ausbiegt; hier teilt ſie ſich in zwei Arme, von denen der eine ſich nach Norden wendet und nach Urga führt, der andere nach Weſten abbiegt, die Berggegend des Altai durchſchneidet und über Kobdo, quer durch das Gebiet der Kalmücken, Semipalatinsk erreicht. Die andere Straße wendet ſich etwa 40 Kilometer von Kalgan nach Norden und führt geradeswegs nach Urga. Die erſtere iſt die belebtere; ſie hat Poſtſtationen und Märkte, wird von chineſiſchen Wagen befahren und wird allgemein bevorzugt, trotzdem ſie einige hundert Kilometer länger iſt. Die zweite iſt nur ein Saumpfad für Kamele und führt durch Landſtriche, die von Anfang bis Ende völlig öde und wüſt ſind. Die Chineſen unterſcheiden beide Straßen durch die Bezeichnungen „Wagenſtraße“ und „Kamelſtraße“. Wir wählten die Kamelſtraße.

Unſere Wahl iſt logiſch begründet, ſo ſeltſam ſie erſcheinen mag. Der Verkehr im allgemeinen und der Wagenverkehr im beſonderen richtet das Gelände zugrunde und macht es für das Automobil ſchwer paſſierbar. In der Mongolei und in der Wüſte Gobi konnten wir auf jungfräulichem Terrain raſch fahren. Auf gewiſſen Ebenen iſt die beſte Straße für Automobile dort, wo es überhaupt keine Straße gibt. Wenige Jahre zuvor hätten wir uns nicht ohne Führer auf die endloſen mongoliſchen Steppen und in die Wüſte wagen können; jetzt

gibt es auf der Kamelstraße einen unfehlbaren Führer: den Telegraphen. Man folgt blindlings auf etwa 1200 Kilometer der Linie der Stangen und gelangt nach Urga. In so fernen Landstrichen, in den unermeßlichen Einöden Zentralasiens bedeutete die Nähe des Telegraphen für uns die Nähe unserer Welt. Dies war ein weiterer Grund für unsere Wahl.

Am Morgen des 16. Juni, um 8 Uhr, hörten wir den Lärm einer großen Volksmenge. Wir eilten auf die Straße. Eine Nachricht hatte die Stadt von der Brücke über den Ta-ho bis zur Russisch-Chinesischen Bank mit Blitzesschnelle durcheilt: „Sie kommen!" Es waren unsere französischen Freunde, die in diesem Augenblick ihren Einzug in die untere Stadt hielten. Wir gingen ihnen entgegen, um sie freudig willkommen zu heißen. Händedrücken, Begrüßungen, Erzählungen. Sie hatten die Nacht im Lager dreißig Li vor Kalgan zugebracht. Ihr Weg war ebenfalls mühsam gewesen, aber abends angenehm unterbrochen worden durch das Lagerleben mit seinen mannigfaltigen Beschäftigungen, der improvisierten Küche unter freiem Himmel, den Kämpfen gegen den Regen, dem Erwachen beim Morgengrauen. Unterhalb des Lien-ya-miao hatten sie eine Furt durch den Hun entdeckt und einen zwar malerischen, aber gräßlichen Aufstieg umgehen können; sie hatten aber keine Möglichkeit gefunden, den andern, rauheren und schwierigeren Passagen auszuweichen.

In einem Augenblicke erschien der Hof der Bank in eine Werkstatt verwandelt. Überall Öl- und Benzinbehälter, Schraubenschlüssel, Hämmer, Gummi, Ersatzstücke in buntem Durcheinander umhergestreut. Die Automobile zeigten durch die Gehäuseöffnungen unverhüllt ihr Inneres und bequemten sich der Toilette an. Die Mechaniker krochen auf allen vieren zwischen die Räder, streckten sich hier aus, drehten mit eingefetteten Händen an Gewinden, schraubten Verschlußstücke los, hämmerten und putzten. Alle überflüssigen Teile wurden entfernt und weggeworfen, um die Maschinen leichter zu machen; Pons sägte seine Schutzbretter ab, Bizac nahm die „Schalldämpfer" heraus,

von Adolfs Leistungen. In dem Buch gewissermaßen nur in Kürze Übersicht verschafft, so kann Ihnen meine Ihr Wissen ergänzen. Adolf, Adolfchen, Adolfi, wie ich auch immer dich nenne, du bist mir lieb und wert, du bist mir ans Herz gewachsen, du bist mir ein Stück meiner Seele, du bist mir ein Teil meines Ich.

Ich kann Ihnen nicht sagen, wie ich mich in meiner Einsamkeit nach dir gesehnt habe, wie ich mich nach dir verzehrt habe, wie ich mich nach dir verzehrt habe, wie ich mich nach dir verzehr

in einem gegebenen Augenblicke zu unſeren Leuten ſagen: „Los!“ und in einer Unendlichkeit verſchwinden. Die Abfahrt von Peking war uns nicht ſo feierlich erſchienen wie dieſe Abfahrt, die wir mit fieberhafter Sehnſucht und mit Beklemmung im Herzen erwarteten. Denn in Peking hatten wir Kalgan vor uns, in Kalgan aber das Innere Aſiens, ein unbekanntes Land, das mit Zaubergewalt lockte. Urga, die nächſte Stadt, war ſieben Längengrade, d. h. faſt 800 Kilometer entfernt! Am Ende des Mahles ſtießen wir mit den vollen Bechern brüderlich an — Franzoſen, Italiener und unſer ruſſiſcher Gaſtfreund —, und nachdem wir noch aufrichtige Glückwünſche ausgetauſcht hatten, trennten wir uns, indem wir einander an die Stunde der Abfahrt erinnerten.

„Alſo um 4 Uhr?“

„Um 4; angenehme Ruhe!“

„Au revoir!“

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R L

Digitized by Google

Sechſtes Kapitel.

Durch die mongoliſche Steppe.

In einem Flußbett. — Zwiſchen den Türmen der „Wan-li-tſchang-tſcheng". — Hinaus in das grüne Meer! — Im Lager. — Mongoliſche Gaſtfreundſchaft. — Der Wüſte entgegen. — Pang-kiang.

„Verlaſſen heute Kalgan. Überſchreiten ſoeben mongoliſche Grenze. 8 Uhr morgens. Prächtiges Gelände. Haben mit dem Motor das Bett des Fluſſes Schi-ſchan 25 Kilometer weit durchfahren. Überſchreiten unſchwer 1828 Meter Höhe. Entzückende Landſchaft."

Dieſe Depeſche, die ich ſtehend in Eile auf ein Blatt meines Notizbuches geſchrieben hatte, übergab ich am Morgen des 17. Juni einem jungen, liebenswürdigen Attaché der franzöſiſchen Geſandtſchaft, der uns zu Pferd bis zum Saume der Steppe begleitet hatte. Ich beſchwor ihn, ſie noch vor Abend im Telegraphenamte zu Kalgan aufzugeben. Hätte ich ihm ein Dokument überreicht, von dem die Rettung eines Heeres abgehangen hätte, ſo würde ich nicht weniger feierlich bei meiner Bitte und nicht weniger glühend bei meinem Danke geweſen ſein.

Ein Journaliſt iſt ſtets geneigt, das Abhandenkommen eines Telegramms als einen ſchweren Verluſt zu betrachten. Er hat etwas von der Leidenſchaft des Hiſtorikers an ſich, und eine verlorene Depeſche bedeutet für ihn eine unausfüllbare Lücke in der ſelbſtdurchlebten Geſchichte, die er ſchreibt. Und dann hat er eine Art Mutterliebe für

Von einem Wettbewerb, der zwischen 10 Architekten und Bauleuten (Maurer, Zimmerleute, Schlosser) für Arbeiter, die in Gruppen arbeiten, ausgeschrieben wurde, ist mir nur bekannt, daß ein Preis von 1000 Mark für die beste Lösung ausgesetzt war. Ich habe mich an dem Wettbewerb nicht beteiligt, weil ich mir sagte, daß ich als Architekt nicht imstande sei, an der Lösung solcher Fragen mitzuarbeiten, die mir ferner stehen. Wenn meine Ansicht richtig ist, daß die Lösung der Aufgabe nur in der Zusammenarbeit von Architekten und Bauleuten gefunden werden kann, so ist es mir doch nicht recht verständlich, daß die Bauleute, die ja die Arbeiter kennen müssen, sich nicht mit Architekten zusammentaten, um die Lösung der Aufgabe zu finden. Ich habe mich an einen Bauleute-Verband gewandt, um zu erfahren, ob ein Wettbewerb stattgefunden hat, und wenn ja, wie er ausgefallen ist. Ich habe aber keine Antwort erhalten.

Fig. 1. Arbeiterhaus, Ansicht.

Fig. 2. Arbeiterhaus, Ansicht von der Straßenseite.

jenes kurzen Telegramms; es war mir in diesem Augenblicke, als enthielte es die wichtigste Nachricht von der Welt: „Überschreiten soeben mongolische Grenze."

Ich wiederholte allen diese Worte mit einer Art begeisterten Staunens. Wir befanden uns in einem grasreichen Tale, zwischen schwellenden, weichen Hügeln, die die Vorstellung erweckten, als pflanze sich jene Bergkette, die wir überstiegen hatten und im Osten noch hoch emporragen sahen, in unendliche Fernen auf jener Ebene fort. An der Ausmündung des Tales bemerkten wir, wie die Steppe als gleichförmige Ebene mit dem Horizont verschwamm. Wir hatten haltgemacht, um die letzten Vorbereitungen zu treffen.

Die Morgenfahrt war herrlich gewesen. Wir hatten mit dem Aufbruch warten müssen, bis die Tore Kalgans geöffnet wurden. Einer Gewohnheit zufolge, die unzweifelhaft auf die Zeiten der Kriege und Überfälle zurückgeht, schließen die Städte Chinas allabendlich ihre Tore, an die Soldaten als Wache gestellt werden. Auf den öden Straßen waren wir bis zu einem verschlossenen Tor und einer schlafenden Wache gelangt. Die Wache wurde munter, das Tor wurde geöffnet, und beim ersten Morgengrauen fuhren wir in dem engen Tale des Schi-schan-ho im Zickzack auf dem Flußsande hin, um den Felsblöcken und den Steinen auszuweichen.

Das von steil ansteigenden Hügeln eingeschlossene Tal lag noch in tiefem Schatten, selbst als die Spitzen der Berge im rosigen Lichte der aufgehenden Sonne zu schimmern begannen. Oben herrschte bereits der Tag, die Nacht zog sich in die Tiefe zurück; sie schien sich verbergen zu wollen, um nicht besiegt zu werden, sie zögerte zu verschwinden und hüllte die Windungen der Schlucht, durch die wir mit der Geschwindigkeit von 20 Kilometern die Stunde aufwärts fuhren, in violette Halbschatten ein.

Die an den Zylindern des Motors angebrachten Auspuffrohre stießen die Verbrennungsgase unter starken Explosionen aus, die wie Karabinerschüsse klangen und so rasch und zahlreich aufeinanderfolgten,

daß man hätte glauben können, neben uns sei ein Maschinengewehr in voller Tätigkeit. Das Echo dieses Getöses erfüllte das ganze Tal. Wir mußten schreien, um uns verständlich zu machen. Pietro schien vor Schreck halbtot. Wir hatten nämlich auch ihn mitgenommen; er war auf das Gepäck geklettert und hatte sich an die Seile festgebunden, um bei den Schwankungen und Stößen des Automobils nicht herunterzufallen. Hier blieb er still und ohne sich zu rühren sitzen und wünschte vielleicht in seinem Herzen, sich lieber auf dem Rücken des wildesten Pferdes von China zu befinden als da oben!

„Geht es gut, Pietro?" fragte ihn der Fürst in aller Harmlosigkeit, während er die Maschine lenkte.

Und Pietro entgegnete mit beredtem Zögern:

„J.. J.. Ja!"

Auf einer Anhöhe erhebt sich ein großer Felsen von seltsamem Aussehen, ähnlich den Trümmern eines mittelalterlichen Kastells mit spitzen Zacken, die an die Ruinen von Türmen erinnern. Das Kastell ist durchlöchert; vom Tale aus sieht man den Himmel durch eine Öffnung des Felsens, die so regelmäßig ist, daß sie dem Bogen einer massiven Brücke gleicht. In der Morgendämmerung zeigte sich jene eigenartige Naturbildung, die sich schwarz und scharf von dem klaren Himmel abhob, in düsterer Großartigkeit. Die das Tal passierenden Mongolen betrachten sie mit fast religiöser Scheu.

Es knüpft sich eine Sage an diesen Felsen. Als Dschingis Chan, der Eroberer, der im Gedächtnis der Mongolen als Gott weiterlebt, an der Spitze eines Heeres dieselbe Straße zog, die wir im Automobil durchfuhren, machte er unter dem vom Zufall geschaffenen seltsamen Kastelle halt, und da er ihm eine kriegerische und feindliche Bedeutung beimaß, nahm er einen Pfeil aus seinem Köcher, legte ihn auf die Sehne seines Bogens und schoß ihn ab. Der Pfeil durchbohrte den Felsen in voller Länge. Die Folge dieses kaiserlichen Schusses war jenes Loch; die Brückenöffnung ist nichts anderes als die dem Felsen durch Dschingis Chan zugefügte Wunde. Aller-

dings iſt die Wunde ſo groß, daß ein Mann zu Pferd und vielleicht auch im Automobil bequem hindurchkommen könnte. Wer vermag aber zu ſagen, wie dick die Pfeile Dſchingis Chans und wie ſtark ſein Arm geweſen ſind?

Gegen das Ende verengert ſich das Tal, und das Flußbett wird zu einer tiefen Schlucht. Es begann der letzte Aufſtieg. Am Fuße der Bodenerhebung erwarteten wir die Kulis, die in der Nacht von Kalgan aufgebrochen und noch nicht angelangt waren. Die übrigen Automobile

Mongoliſche Reiter.

waren zurückgeblieben und folgten uns langſam. Wir betrachteten ſoeben einen alten Tempel, der ſich in der Mitte des Abhanges erhob, als wir auf dem ſteinigen Fußpfade ein ſeltſames Weſen auftauchen ſahen.

Es war ein rieſengroßer, klapperdürrer Chineſe, der einer großen ausgetrockneten Mumie glich. Sorgſam trug er eine Schale mit Eiern, eine Teekanne und Taſſen und näherte ſich uns, als er uns erblickt hatte, unter tiefen Bücklingen. Sein gelbes, knochiges Geſicht zeigte das breite Grinſen eines Totenkopfes. Er ſetzte die Schale auf die Erde, goß den Tee in die Taſſen und reichte ſie

Digitized by Google

uns, dann bot er die Eier an und begrüßte uns. Wir verdankten dem Ta Tſum-ba die Ehre ſeiner Bekanntſchaft. Unſer guter Freund hatte den Behörden der Bezirke, durch die unſer Weg führen mußte, den Befehl erteilt, uns ihre Huldigung darzubringen. Aber in jenen wüſten Gegenden gab es nur eine amtliche Perſönlichkeit, und dies war eben jene wackere, grinſende Mumie, der Vorſteher einer kleinen, armen Gemeinde, die ſich auf dem Gebirge eingeniſtet hatte. Er war bei Tagesanbruch bis zu dem kleinen Tempel herabgeſtiegen, wo er ſich niedergelaſſen hatte, um das Teewaſſer zum Sieden zu bringen, die Eier zu kochen und uns zu erwarten. Als er uns von weitem geſehen hatte, war er mit ſeinen langen Beinen aufgeſprungen und uns entgegengeeilt. Wir verabſchiedeten uns freundlich von dieſem Vertreter der hohen Obrigkeit, und der Vertreter der hohen Obrigkeit beeilte ſich, uns ein Notizbuch zu reichen und uns durch Geſten anzudeuten, wir möchten uns einſchreiben.

„Wie!“ riefen wir aus. „Ein Autographenſammler?“

„Will Schrift,“ belehrte uns Pietro, „um Ta Tſum-ba zu zeigen, daß hat gehorcht ſeinem Befehle.“

„Aha, ein Zeugnis des Wohlverhaltens alſo!“

Und der Fürſt und ich ſchrieben alles mögliche und erdenkliche Gute über den dürren Mann nieder, der inzwiſchen ruhig ſeine Eier aß und ſeinen Tee trank.

Bald darauf, nachdem die Kulis mit fünf Maultieren angekommen waren, ſahen wir das Tal des Schi-ſchan-ho zu unſeren Füßen in die Tiefe ſinken und ſich entfernen. Wir erklommen die Höhen der letzten Großen Mauer.

Nur die Türme der ungeheueren Wan-li-tſchang-tſcheng ſind übriggeblieben. Zwiſchen je zwei Türmen dehnt ſich ein langgeſtreckter Steinhaufen aus. Dies iſt alles, was von den eingeſtürzten Mauern erhalten iſt. Sie beſtanden aus Lehm, die Türme aus Stein. Deshalb ſtehen dieſe auch nach einer Lebensdauer von 21 Jahrhunderten noch feſt auf ihrem Wachtpoſten. Sie wurden 200 Jahre vor

Christi Geburt errichtet. Seitdem sind so viele Städte vom Erdboden verschwunden, Völker sind zerstreut, Kulturen vernichtet, Reiche zerstört worden, nur diese Türme blieben; vor allem, weil sie zwecklos geworden sind. Auf der Welt hält wunderbarerweise alles das aus, was zwecklos und überflüssig ist, weil niemand Hand daran legt.

Diese vereinzelt stehenden Türme erscheinen, aus der Ferne gesehen, auf dem kahlen Gebirge riesenhaft groß. Sie erheben sich in solchen Zwischenräumen, daß die menschliche Stimme noch vom einen zum andern dringen kann; sie wurden so angelegt, damit der Ruf der Wachen ihre Kette entlang lief. Nachts rief ein Turm den andern an.

Das Automobil wurde von den Kulis auf einem gewundenen Pfade weitergezogen; der Fürst aber und ich stiegen die Felsen in gerader Linie zu den ersten Türmen hinauf. Oben machten wir halt, voller Bewunderung über das erhabene Schauspiel, das sich unseren Augen in der Klarheit des Morgens darbot. Wir sahen die grenzenlose mongolische Hochebene, die genügend weit entfernt war, um noch den Eindruck eines Ozeans zu machen. Im Westen stürzt sie plötzlich senkrecht auf die unter ihr liegenden Ebenen des Hoang-ho, einem ungeheueren tiefblauen Wasserfalle gleichend. Unten, uns näher, breitet sich eine seltsame Landschaft aus, wie man sie sonst nur im Traume erblickt, eine unermeßliche Anhäufung rötlicher Hügel, nach jeder Richtung hin zerschnitten, zerhackt, durchfurcht von Tausenden unfruchtbarer Schluchten, die untereinander verschieden und doch ähnlich waren wie Meereswogen; in der Ferne wurden sie blasser, bis sie die phantastische Farbe lebender Nacktheit annahmen; es war ein rosafarbenes Chaos, ein sturmgepeitschter, zu Stein gewordener Ozean. Im Osten erhob sich riesengroß das Gebirge des großen Chingan, eine gewaltige Bergreihe, die in dem grellen Lichte verschwamm und sich auflöste, und jenseits deren wir die weiten Ebenen der Mandschurei ahnten.

Nach kurzer Zeit begannen wir den Abstieg. Wir betraten den Boden der Mongolei. Es war 8 Uhr. Von der Höhe aus bemerkten wir in den benachbarten Tälern die Dächer elender Dörfer, die sich

zwiſchen die Geländefalten ſchmiegten, um vor den Wüſtenwinden Schutz zu ſuchen.

Nach Norden geht es ſanft abwärts; die Steppe beginnt faſt plötzlich. Die Felſenregion endet bei den Türmen. Man befindet ſich jetzt in einem andern Lande. Wenn China auch auf dieſen Gebirgskämmen keine Grenze mehr beſitzt, ſo wahrt die Natur doch eiferſüchtig die ihre. Wir kommen an einer Karawanenſtation vorüber; etwa 50 mit Ochſen beſpannte Wagen, die von Sair-uſſu kommen, hielten bei einer armſeligen Hütte. Die Ochſen, denen das Joch abgenommen war, weideten ringsum: kleine, ſchwarze Tiere mit langen Hörnern, von einer beſonderen Raſſe, die den Strapazen und Entbehrungen der weiten Fahrten widerſteht. Aus der Hütte trat ein Chineſe, wieder ein Beamter, aber ohne Eier und ohne Tee, der gemäß den Befehlen des Ta Tſum-ba gekommen war, uns ſeine Dienſte anzubieten. Don Scipione bat ihn nur um die Gefälligkeit, uns die Kamelſtraße zu zeigen.

Wir befanden uns noch auf der Straße nach Sair-uſſu. Bis zur erſten Poſtſtation mußten wir ihr folgen. Dieſe war daran kenntlich, daß ſich eine Fahne und Soldaten dort befinden, hauptſächlich aber daran, daß im Umkreiſe von vielen Kilometern kein anderes Gebäude zu ſehen iſt. Wir liefen alſo keine Gefahr, den Weg zu verfehlen. Von der Station aus hatten wir einfach der Telegraphenlinie zu folgen. Der Telegraph, unſer amtlicher Führer, trat in Tätigkeit.

Eine Stunde ſpäter machten wir auf einer Wieſe halt. Wir befanden uns etwa 50 Kilometer von Kalgan entfernt. Gegen 11 Uhr kamen die übrigen Automobile nach. In fieberhafter Eile begannen die letzten Vorbereitungen. Die endgültige Auswahl des mitzunehmenden Gepäcks erforderte viel Zeit und Mühe; die Ballen wurden zugeſchnürt und wieder aufgeſchnürt; ſtets war etwas zuviel oder zuwenig darin. Auf dem Graſe lagen Pelze, Biskuitſchachteln, Säcke, Stricke bunt durcheinander. Das Überflüſſige wurde den Kulis überlaſſen: Feldbetten, Matratzen, leere Ölkannen. Die Motoren

wurden noch einmal geprüft, kontrolliert, erprobt, jeder Teil der Maſchine einer genauen Reviſion unterzogen. Die „Itala“ wurde mit einem großen, baldachinartigen Zelte überſpannt, das an den Ecken durch vier eiſerne Klammern feſtgehalten wurde; es ſollte uns nachts, in anderer Weiſe befeſtigt, als Obdach dienen.

Der chineſiſche Telegraphenbeamte in Pang-kiang mit ſeinem Töchterchen.

Eine neue Zuſchauermenge hatte ſich jetzt um uns verſammelt: mit Gewehren bewaffnete chineſiſche Soldaten, die von einer aus Lehm erbauten, von Mauern mit Zinnen und Schießſcharten umgebenen Feſtung kamen; Karawanenführer, die ihre Laſttiere verlaſſen hatten, um zu ſehen, was ſich Außergewöhnliches in der Steppe zutrug; Mongolen, die in benachbarten Jurten wohnten und ſamt ihren Frauen mit den runden Geſichtern und den mit Ketten geſchmückten Haaren herbeigekommen waren. Dieſe ganze Menſchenmenge füllte jedes Plätzchen: ſie betrachtete die Automobile mit vorſichtiger Neugier und folgte unſeren Bewegungen mit geſpannter, ſcheuer Aufmerkſamkeit, als meſſe ſie jedem Handgriff der Fremden eine geheimnisvolle Bedeutung bei. Genau ſo würden ſie bei der Beſchwörung eines Zauberers zugeſehen haben. Um die Menge fernzuhalten, beſchrieb Ettore einen weiten Kreis um die „Itala“, indem er die Erde mit einem eiſernen Geräte furchte. Niemand wagte es, dieſe furchtbare Linie zu überſchreiten.

Vergebens ſuchten wir das Gepäck auf dem dafür beſtimmten Platze unterzubringen. Außer dem Gewichte der Behälter hatten wir noch Vorräte an Öl und Benzin, Gummiſtreifen und Lebensmittel

Eigenartiger lamaiſtiſcher Tempel in der Wüſte, an altägyptiſche Bauten erinnernd.

für zehn Tage bei uns und hielten es für unklug, auf irgend etwas zu verzichten. Das Gepäck nahm auch den Platz des Hinterſitzes ein. Wir beſchloſſen, alle drei im vorderen Teil des Automobils zu fahren, zwei auf den Sitzen und der dritte links zu Füßen der andern auf dem Boden der Karoſſerie, die Beine auf den Tritt ſtützend. Die Stellung des Dritten war nicht beſonders bequem, aber wir wollten abwechſeln. Das erſte Opfer war Ettore.

Es war 2 Uhr nachmittags, als wir uns auf den Weg machten, nachdem wir in aller Eile ein Frühſtück aus Cornedbeef zu uns genommen hatten. Der Fürſt fuhr voran; die andern Automobile folgten. Pietro war ſchon aufgebrochen, um vor Torſchluß noch in Kalgan zu ſein. Er hatte ſich von uns verabſchiedet und uns in ſeiner blumenreichen Sprache ſo überſtrömenden Herzens gedankt, als hätten wir ihm die größte Wohltat erwieſen, indem wir ihn von Peking 300 Kilometer weit mitgenommen hatten. Dann war er mit den Kulis in der Richtung auf die Große Mauer unſeren Blicken entſchwunden.

Wir durchfuhren das Tal bis zu ſeiner Mündung und gelangten auf die Ebene. Die Hügel ſchloſſen ſich mit der wachſenden

Entfernung hinter uns zusammen und bildeten gleichsam ein Ufer. Wir hatten tatsächlich die lebhafte Empfindung, als stießen wir von einer Küste ab. Wir fuhren los.

Sofort machten wir eine schmerzliche Entdeckung: die allzu schwere Ladung drückte dermaßen auf die hinteren Federn, daß bei dem geringsten Stoß des Automobils das Chassis schwer auf die Achse des Differenzialwerks aufschlug. Wir mußten langsam fahren, aber das Gelände war uneben, und heftige Stöße folgten aufeinander.

„Wir zerbrechen die Federn oder das Differenzialwerk!“ rief Ettore aus, dem die Stöße ins Herz zu dringen schienen.

„Es hat keine unmittelbare Gefahr,“ erwiderte der Fürst, der sein kühles Urteil bewahrte, „aber das Automobil wird es nicht lange aushalten. Wir müssen es etwas leichter machen.“

„Sofort?“

„Nein, beim ersten Haltepunkte. Wir fahren nicht weit.“

„Was lassen wir von dem Gepäck zurück?“

„Alles, was nicht unumgänglich notwendig ist. Wir werden ja sehen.“

Inzwischen wurde die Straße besser. Auf einer Strecke von einigen

Alter Priester vom lamaistischen Tempel in der Wüste.

hundert Metern konnten wir auch rascher fahren. Alle Augenblicke bekamen wir winzige chinesische Dörfer zu Gesicht, die, von Gersten- und Kao-liang(Hirse)feldern umgeben, gleich Oasen in der öden Ebene lagen. Sie stellen die chinesische Kolonisation dar.

China breitet sich langsam, aber sicher in allen sogenannten eroberten Gebieten aus, in Turkestan wie in der Mongolei. Mit kleinen Garnisonen und nur wenig Beamten beherrscht es unermeßliche Landstriche, die von einer kriegerischen, aber zerstreut wohnenden Bevölkerung bewohnt werden. In diese Gegenden strömt die chinesische Auswanderung, die die Bebauung der Felder an den Boden fesselt. Es ist der Ackerbau, der nach und nach die Gebiete der nomadischen Völkerschaften in Besitz nimmt: eine mächtigere Kraft als die der Heere, weil der Nomade das Land nicht liebt und nicht verteidigt; er zieht sich nach den freien Räumen zurück: er weicht, ohne sich dessen bewußt zu werden.

Die chinesische Bevölkerung dehnt sich gegenwärtig nach Westen hin in einer Weise aus, wie es seit Jahrhunderten nicht geschehen ist. Es ist dies eine ganz neue Bewegung, die sich in aller Stille und völlig unbemerkt im Herzen Asiens vollzieht. Die Ausbreitung Chinas, in der Richtung auf das Gelbe Meer durch die Interessen der gesamten zivilisierten Welt gehemmt, findet landwärts ein geeignetes Feld und schreitet in manchen Gegenden in je zehn Jahren um 70 bis 90 Kilometer vor. Und China hat eine furchtbare Aufsaugungskraft; es wandelt die Völker um, macht sie zu Chinesen. So gibt es in der Mongolei alte Handelszentren, in denen man nicht mehr mongolisch, sonder chinesisch spricht.

In der Nähe eines dieser Dörfer schlugen wir unser Lager auf. Bei unserem Anblick flohen die Frauen, auf ihren kleinen verkrüppelten Füßen forthüpfend, um sich zwischen den Anpflanzungen der entgegengesetzten Seite des Dorfes zu verstecken. Vielleicht trauten sie uns übermäßig galante Absichten zu. Die Männer dagegen kamen herbei und beobachteten uns, während wir das Dach des Automobils in ein

großes Lagerzelt verwandelten, das, in der Mitte des Automobils befestigt, bestimmt war, uns und der Maschine Schutz zu gewähren. In kurzer Entfernung lagerten die beiden „de Dion-Bouton", der „Spyker" und der „Contal" in klug ersonnener Weise: die Automobile im Kreise herum und in der Mitte die Zelte, wie es bei militärischen Expeditionen üblich ist.

Der Fürst hatte sich entschlossen, die „Itala" um die Schutzwände, die eisernen Klammern, die den Baldachin festhielten, die Auspuffrohre, einige eiserne Stäbe, die wir mit uns führten, um sie als Hebel zu benutzen, eine Spitzhacke und die Hälfte der Lebensmittel zu erleichtern. Wir schenkten diese Gegenstände den Chinesen, die uns bei unseren Arbeiten halfen. Wer uns einen Eimer Wasser brachte, erhielt eine Schutzwand, eine Spitzhacke derjenige, der uns Eier gab. Diese braven Leute hielten uns für Narren; sie kehrten froh nach Hause zurück, Eisenstäbe schleppend oder Konservenbüchsen in einem Zipfel ihres Gewandes tragend. Dann wurden die Biwakfeuer angezündet.

Allerdings klingt der Ausdruck malerischer, als es in Wirklichkeit war. In der Mongolei fehlt es an jedem vegetabilischen Brennstoff, und die Bewohner brennen Kameldünger, der an der Sonne getrocknet wird. Wir waren also weit von lustig flackernden Lagerfeuern entfernt. Als Ersatz dafür besaßen unsere Genossen herrliche Benzinöfen. Wir hatten uns in dieser Hinsicht nicht vorgesehen, hatten keinen derartigen Apparat besorgt und nahmen in genialer Weise unsere Zuflucht zu der Lötlampe, wie sie jedes Automobil mit sich führt. So waren unsere Biwakfeuer beschaffen, um die wir uns in Hemdärmeln geschäftig hin und her bewegten. Du Taillis überwachte das Kochen einer wundervollen Suppe, die aus schokoladenähnlichen Tafeln hergestellt wurde und alle erforderlichen Nährstoffe enthielt. Ich suchte mit Hilfe der Lötlampe Wasser zum Sieden zu bringen. Die Küche war also, wie man sieht, gänzlich dem Journalismus anvertraut; aber — es tut mir der Ehre des Journalismus wegen leid,

es zu gestehen — die Ergebnisse im italienischen Lager waren jammervoll. Unser Essen roch entsetzlich nach Benzin, Petroleum und ranzigem Fett.

Mit einem Male kamen drei Mongolen zu Pferde an. Wir waren ihnen einige Stunden zuvor begegnet und hatten sie überholt. Einer von ihnen, ein junger Mann von athletischen Formen, trug ein Gewand aus pfauenblauer Seide und einen spitzen Hut aus gelber gestickter Seide und machte den Eindruck eines Häuptlings. Sie sprangen aus dem Sattel, gaben ihren Pferden Futter, breiteten ihre Decken neben uns aus, zündeten ein Feuer an, und zwar mit dem erwähnten Brennmaterial, von dem die Mongolen stets einen Sack voll mit auf die Reise nehmen, und lagerten sich. Der junge in Seide gekleidete Mann näherte sich uns, begrüßte uns lächelnd durch tiefe Verbeugungen und zeigte für alles, was er sah, eine kindliche Neugierde. Er begann mit uns eine lebhafte aber geheimnisvolle Unterhaltung, während deren wir uns heldenhaft anstrengten, uns gegenseitig verständlich zu machen. Zum Glück besaß der Fürst ein wertvolles Manuskript, das einige hundert mongolische Wörter mit ihrer Übersetzung enthielt, und es gelang uns folgendes zu verstehen: daß der Sprecher wirklich ein Häuptling war, daß wir dicht an seinem Dorfe vorübergekommen waren, und daß er uns einlud, in seinem Hause zu rasten. Alles das war gut und gern einige Büchsen Cornedbeef wert, und wir überreichten sie feierlichst der erlauchten Persönlichkeit, deren Freude und Dankbarkeit unerschöpflich schienen.

In diesem Augenblicke hörten wir den Galopp eines Pferdes. Es war dunkel geworden, und wir erkannten erst dann einen chinesischen Soldaten in dem Reiter, als er einige Schritte vor uns stehenblieb und fragte:

„Po-lu-ghe-se?“

Der Fürst (was tut nicht die Gewohnheit!) erkannte in jenen Lauten die chinesische Form seines Namens und ging dem Soldaten entgegen. Dieser stieg vom Pferde und reichte ihm ein Paket Briefe. Es

war die Poſt, die letzte Poſt aus Peking, die vormittags 9 Uhr in Kalgan eingetroffen war. Jener Mann hatte in elf Stunden mehr als 95 Kilometer zurückgelegt! Er hatte vom Tu-tung den Befehl erhalten, uns einzuholen, und er hatte uns eingeholt. Als er ſeinen Auftrag ausgeführt hatte, ſprang er wieder in den Sattel, bevor wir noch daran denken konnten, ihn zurückzuhalten, und ritt davon. Was für prächtige Soldaten würden die Chineſen abgeben, wenn ſie nur Mut beſäßen!

Dieſe unvermutete Ankunft von Nachrichten mitten in der Steppe, in der Feierlichkeit des Abends, in der Stunde, die die Einſamkeit tiefer und drückender macht, erſchien uns ſeltſam. Es waren Briefe mit Abſchiedsgrüßen, mit Wünſchen für das gute Gelingen unſerer Fahrt, Freundesworte, die uns hier am Saume der Wüſte erreichten und uns an dieſem Orte noch gehaltvoller und bedeutſamer erſchienen. Als wir ſie im Lichte der Dämmerung geleſen hatten, plauderten wir noch längere Zeit, auf unſerem Gepäck ſitzend und rauchend, während die Dinge um uns her verſchwammen, in Dunkelheit verſanken und unſere Geſichter ſich nach und nach in Schatten hüllten und jeden Umriß verloren. Es ſcheint, als vergrößere die Finſternis die Entfernungen und iſoliere

Begegnung mit einer Kamelkarawane in der Wüſte.

uns; sie läßt uns schließlich verstummen, weil sie in uns die Empfindung weckt, als seien wir allein. Auch wir schwiegen, als wir in der Dunkelheit nur noch das Glimmen unserer Zigaretten und einen Schimmer weißen Papiers auf der Erde erkennen konnten. Der klare Himmel hatte sich mit Myriaden von Sternen bedeckt.

Unsere mongolischen Nachbarn waren um das erloschene Feuer eingeschlafen; es hatte sich ein Vierter zu ihnen gesellt, der auf einem Kamel angekommen war. Das bucklige Tier, zusammengekauert und unbeweglich, hob sich von dem letzten Schimmer im Westen ab und nahm eine monumentale Großartigkeit an, ähnlich jenen Riesenkamelen aus Stein, die die Gräber der Mingdynastie schmücken. In der Ferne hörte man den Hufschlag von Pferden. Die Chinesen aus dem nahen Dorfe waren verschwunden.

„Begeben wir uns zur Ruhe!" rief Don Scipione. „Morgen müssen wir um 3 aufstehen."

Wir machten unsere Lagerstätten unter dem Zelte zurecht und suchten dann die auf dem Rasen ringsum verstreuten Gegenstände zusammen. Plötzlich bemerkte ich das Fehlen einiger Kleinigkeiten, eines Taschenmessers, eines silbernen Bechers und eines Jagdbestecks. Und sie waren doch vorher da, ich hatte sie benutzt. Es gab hier also Räuber? Die Entdeckung dieser Diebstähle war nicht allzu ermutigend. In diesem Augenblicke fragte mich der Fürst:

„Haben Sie die Patronen an sich genommen?"

„Welche Patronen?"

„Den Vorrat an Revolverpatronen, der eben noch hier war."

„Nein."

„Dann sind sie gestohlen! Sie sind sämtlich verschwunden. Es bleibt uns keine andere verwendbare Waffe als eine Mauserpistole, vorausgesetzt wenigstens, daß nicht auch . . ."

„Die Mauserpatronen gestohlen sind?" fragte ich beunruhigt.

„Ja . . . Nein, sie sind hier. Sie waren unter das Gepäck geraten. Wir wollen die Pistole für alle Fälle laden."

„Und wollen gute Wache halten! Ein Patronendiebstahl ist nicht leicht zu nehmen."

„Ettore, lege dich so, daß du die Pistole bei der Hand hast."

Ich begab mich zu unseren französischen Nachbarn, um ihnen das Vorkommnis mitzuteilen. Auch sie machten ihre Waffen schußbereit.

Aber nie in unserem Leben verbrachten wir eine ruhigere Nacht. Die Diebe, die wahrscheinlich zu den Bewohnern des benachbarten Dorfes gehörten, begnügten sich mit dem Besitz der Patronen, des Messers und der übrigen Kleinigkeiten und hielten sich in der Ferne. Wir nahmen uns vor, Bewunderern gegenüber vorsichtiger zu sein.

Spät in der Nacht drang die schneidende Kälte durch die Pelze hindurch bis auf die Haut und weckte uns lange vor Tagesanbruch, während wir durch die Zeltöffnungen noch die Sterne am Firmament funkeln sahen.

Als wir uns erhoben, bemerkten wir, daß die Mongolen bereits aufgebrochen waren.

Zuerst verließ der dreirädrige „Contal" das Lager. Er war am Abend zuvor mit großer Verspätung ins Lager gekommen, da er mehrmals durch die Unebenheiten der Straße aufgehalten worden war. Stellenweise war er von seinen beiden willigen, zu allem entschlossenen Führern geschoben worden, und der Motor hatte sich einigemal beim Überwinden der Geländeschwierigkeiten erhitzt. Er war daher zuerst aufgebrochen, um einen Vorsprung auf die etwa 200 Kilometer zu haben, die wir an dem Tage zurücklegen mußten. Dieses Handikap war am Abend beschlossen worden.

Ungefähr eine Stunde später fuhren die beiden „de Dion-Bouton" und der „Spyker" in kurzen Zwischenräumen davon. Es war 4 Uhr. Wir wurden durch das Gepäck aufgehalten, für das es uns nicht gelang, einen geeigneten Aufbewahrungsort ausfindig zu machen. Die Gepäckfrage hat uns bis zum Ende der Reise Schwierigkeiten bereitet. Sie war unsere Qual, unser Alb. Bei dem Bau und der

Einrichtung der „Itala“ war alles vorgesehen, erwogen und geistreich ausgeführt worden, aber an das Gepäck hatte niemand gedacht. Es fehlte an Mitteln, es unterzubringen und zu befestigen. Wir mußten es mit Stricken festbinden, die durch die Federböcke gingen, aber die Stricke, die sich infolge der Feuchtigkeit der Nacht zusammengezogen hatten, dehnten sich in der Sonne aus, lockerten sich, das Gepäck rutschte, geriet ins Schwanken und fiel herunter. Es bedurfte vielstündiger Arbeit, um es wieder an Ort und Stelle zu bringen.

Die Sonne ging eben auf, als wir uns gegen 5 Uhr auf den Weg machten. Wir folgten den Spuren der andern Automobile in dem betauten Grase. Nachdem wir an kleinen chinesischen Niederlassungen vorübergekommen waren, fanden wir einen Pfad. Seit einer Stunde waren wir unterwegs, als wir den „Contal“ stillstehend antrafen. Pons und sein Gefährte waren abgestiegen und schienen damit beschäftigt, etwas am Motor nachzusehen. Der Fürst, welcher steuerte, hielt die Maschine an, um Hilfe zu leisten. Nachdem wir uns begrüßt hatten, erklärte Pons, wir möchten unsere Fahrt nur fortsetzen; er brauche nichts. Wir nahmen an, er warte die Abkühlung des heißgelaufenen Motors ab, und fuhren weiter. Eine halbe Stunde später holten wir die andern Automobile ein, die hintereinander fuhren. Wir grüßten und setzten unsere Fahrt fort. Der verabredete Treffpunkt war die Telegraphenstation Pang-kiang.

Die Erleichterung des Wagens zeigte ihre guten Wirkungen. Die Federn hatten sich wieder aufgerichtet, und das Chassis blieb in der richtigen Entfernung vom Differenzialwerk. Die „Itala“ lief mit einer Schnelligkeit von 30 Kilometern die Stunde.

Mit einem Male bemerkten wir, daß die Telegraphenstangen im Begriff standen, zu unserer Linken am Horizonte zu verschwinden. Wir hatten vielleicht den Weg nach dem Flusse Kerulen im Osten von Urga eingeschlagen. Quer über die Steppe weg suchten wir wieder unseren alten Pfad.

Fürſt Borgheſe und die beiden chineſiſchen Telegraphiſten von Udde.

Jetzt waren keine chineſiſchen Lager mehr zu ſehen, ebenſowenig Lehmhütten. Nur die öde Ebene dehnte ſich vor uns aus, grün und gleichförmig. Von Zeit zu Zeit unterbrach eine niedere Gruppe zerklüfteter Felſen die Eintönigkeit des leicht gewellten Horizonts. Ringsum herrſchte eine ſolche Einſamkeit, daß der Anblick eines Menſchen ein Ereignis war, auf das wir uns gegenſeitig aufmerkſam machten.

„Ein Mann zu Pferde . . . dort!“

„Er hat uns geſehen. Er ſprengt auf uns zu.“

Ich erinnerte mich eines ähnlichen Falls an Bord während einer langen Seereiſe, als die Paſſagiere ſich auf dem Verdecke zuriefen, um einander etwas Seltenes zu zeigen:

„Sehen Sie, ein Schiff . . . dort!“

Wir ſtießen auf große Herden jener kleinen dicken, zähen mongoliſchen Pferde, deren wunderbare Marſchleiſtung der tatariſchen Eroberung Chinas die bewegende Kraft geliefert hatte. Eine unerklärliche Neugierde trieb dieſe Pferde auf uns zu. Kaum gelangte das noch nie von ihnen gehörte Geräuſch des Motors, das in der großen Stille der Ebene weithin widerhallte, zu ihren Ohren, ſo

hoben alle die Köpfe, wandten sich um, und der Anblick eines dahinrasenden Ungeheuers flößte den furchtsamen Tieren keinen Schrecken ein. Sie erkannten vielleicht in diesem schnellen Dinge etwas Verwandtes: die Geschwindigkeit. Sie langten alle zusammen in einem scharfen Galopp bei uns an. Es schien, als wollten sie uns mit ihrer furchtbaren Masse erdrücken. Sie stürmten in einem wütenden Laufe an, der wie ein Orkan vorüberjagend alles niederwirft. Aber auf zehn Meter Abstand von uns machten sie plötzlich mit steifen Beinen halt mit der Genauigkeit und Geschicklichkeit arabischer Pferde bei einer Fantasia. Dann begaben sie sich auf unsere rechte Seite und begleiteten uns im Galopp, solange sie sich nicht überholt sahen. Dann änderten sie plötzlich ihre Richtung und stürmten wieder davon, ihren Weideplätzen zu. Das Schauspiel war prächtig, namentlich als uns jene seltsame Eskorte begleitete, die an unserer Seite dahinjagte, und wir die ganze Schönheit, Gewandtheit und Kraft einer wildbewegten Pferdemasse vor Augen hatten.

Das Manöver wiederholte sich, fast jedesmal unverändert. Es war also den Tieren von einem und demselben Gedanken eingegeben worden. Welcher war es? Was ging in ihren kleinen Gehirnen vor? Sie schienen in ihren Bewegungen von der Hand unsichtbarer Reiter gelenkt zu werden, so geschult waren sie. Man hätte sagen können, daß sich durch einen weit hinaufreichenden Atavismus der kriegerische Sinn auf diese Tiere vererbt habe.

Nur wenige Hirten hielten sich in der Nähe dieser Herden auf, die im Winter, wenn die Tiere mit sehr langem ziegenähnlichem Haar bedeckt sind, auf die großen Märkte in Peking getrieben werden. Einer jener Männer hatte versucht, sich uns zu nähern, indem er sein Pferd zur Karriere anspornte; zu seiner großen Überraschung hatte er uns aber nicht einzuholen vermocht, und er hielt schließlich an, um uns regungslos nachzusehen, bis wir aus seinem Gesichtskreise verschwanden. Zuweilen konnten wir 40—50 Kilometer in der Stunde fahren. Noch nie war die Mongolei mit solcher Schnelligkeit durchquert worden.

Wir hätten sogar die berühmten Kuriere Dschingis Chans hinter uns gelassen, die, die Sporen in die Flanken ihrer Pferde gedrückt, die Befehle des Herrschers und die Kunde von seinen Siegen von einem Ende seines unermeßlichen Reiches bis zum andern überbrachten.

Diese Fahrt berauschte und betäubte uns, nicht infolge der physischen Empfindung der Geschwindigkeit, nicht infolge der Freude am Dahinfliegen, die das Automobil erzeugt und die die Seele der Automobilleidenschaft ist, sondern infolge einer unsagbar tiefen, vollen geistigen Genugtuung, infolge der unaussprechlichen Wonne über den Gedanken, uns hier zu befinden. Zuweilen waren wir von einem Gefühl des Staunens wie gefesselt; die Klarheit des Denkens verdunkelte sich wie im Traum, unsinnige Zweifel zogen gleich Wolken über die deutliche Wahrnehmung der Örtlichkeiten, wir verloren die Erinnerung, um sie im selben Augenblicke wiederzugewinnen, und unterbrachen lange Pausen in der Unterhaltung, indem wir zueinander sagten:

„Wir sind in der Mongolei!"

„Ja, in der Tat!"

Einmal wandte sich der Fürst zu mir, um mir unvermutet zu sagen:

„Ich denke daran, daß wir die Wüste Gobi so durchqueren werden. Weiß Gott, ich kann es kaum glauben!"

In diesem Augenblicke hatte ich denselben Gedanken. Es erfüllte uns ein rätselhaftes Gemisch von Vertrauen, Entschlossenheit, festem Willen und zaghafter Ungläubigkeit. Es war in gewissem Grade die Empfindung dessen, der entschlossen ist zu siegen und bewaffnet fortstürmt, um dem Feinde irgendwo im Nebel zu begegnen. Wenn wir an die Beschaffenheit des Geländes, die Beständigkeit der Jahreszeit, die Vorzüge der Maschine dachten, so fühlten wir uns sicher; betrachteten wir aber mit den Augen der Phantasie den Punkt der Erdoberfläche, an dem wir uns in diesem Moment befanden, und benannten jene Länder mit ihren Namen, so geriet unsere Zuversicht ins Wanken. Es schien uns, als gehe das Problem über das rein Technische hinaus, als

seien hier unberechenbare Faktoren mit im Spiele. Wir standen unter dem geheimnisvollen, furchteinflößenden Zauber Asiens. Die Wüste nahm in unserer Vorstellung menschliche Gestalt an: dieser furchtbare Feind des Menschen, dieser Mörder von Karawanen, diese gefürchtete Gottheit des Todes würde sich verteidigen. Wir dachten an sie wie an eine unbezwingliche Macht. Das Wort „Wüste" an sich erfüllt mit Respekt.

Von Zeit zu Zeit sahen wir niedrige, runde Jurten, die Backöfen ähnelten. Diese kleinen grauen, mit Filz bedeckten Kuppeln, die Wohnstätten der Nomaden Asiens von den Kirgisen bis zu den Turkmenen, sind an den Ufern des Aralsees von gleicher Gestalt wie an denen des Irtysch und des Tola. Sie allein genügen, um die Verwandtschaft aller Völker Zentralasiens, ihre Herkunft von dem großen mongolischen Stamme zu beweisen. Auch im russischen Kriegslager bei Mukden hatte ich Jurten gesehen.

Als das Brausen des Automobils zu den Jurten drang, stürzten die Männer in Hast heraus und betrachteten uns unter Anzeichen höchsten Staunens. Mitunter sprangen sie truppweise auf die in der Nähe weidenden Pferde und verfolgten uns hartnäckig, wobei sie ihre langen Hirtenstäbe gleich Lanzen schwangen und laute Rufe ausstießen.

Es war 8 Uhr früh geworden, als wir in die Nähe einer Anzahl Jurten, eines kleinen Lagers, gelangten. Auf einer Art Gerüst standen einige Leute als Wache und schlugen Alarm. Grenzenlose Verwirrung entstand unter den Bewohnern, die auf die Straße liefen und uns Zeichen machten. Als wir näherkamen, erkannten wir unter ihnen unseren wackeren Mongolen vom Abend zuvor, gehüllt in sein prächtiges pfauenblaues Gewand; er bemühte sich, uns durch seine ausdrucksvolle Gesten halt zuzuwinken. Wir waren in seinem Dorfe, und er hatte die Absicht, uns mit seiner Gastfreundschaft zu beehren. So verbindlich und aufrichtig hatte er sich gezeigt, daß wir ihm nicht die Kränkung zufügen wollten, weiterzufahren, wozu wir große Lust

hatten. Die „Itala“ fuhr daher mit einer ſchönen Schwenkung in die Umwallung des Nomadenlagers ein und hielt. Einen Augenblick ſpäter ſaßen wir im Innern der ſchönſten Jurte, der des Häuptlings, im Kreiſe herum.

In der Mitte brannte das Feuer, und der ſcharfe, einen leichten Moſchusgeruch verbreitende Rauch entwich durch die in der Mitte der Kuppel befindliche Öffnung. Ein ſchöner alter Mann, der Vater unſeres Freundes, unterhielt uns in zeremonieller Weiſe mit einer an einen Oberprieſter erinnernden Feierlichkeit der Gebärden, und eine alte Frau, die Mutter, ſetzte reſpektvoll Teller mit Käſe vor uns nieder, Schalen mit ſcharfſchmeckender Milch und Sahne, Taſſen dampfenden Tees und Becher, die mit einer klaren, ſüßen, aus gegorener Milch hergeſtellten Flüſſigkeit gefüllt waren. Die Becher, die europäiſcher Herkunft waren, wurden von dem alten Manne mit peinlicher Sorgfalt aus einem kleinen chineſiſchen Schranke, zu dem er den Schlüſſel beſaß, hervorgeholt. Der Schrank war der Aufbewahrungsort für die Schätze der Familie, der Geldſchrank; in ihm waren auch, wie wir ſahen, die von uns geſchenkten Cornedbeef-

Kamelkarren in der Wüſte.

büchſen untergebracht. Während wir uns gewiſſenhaft mit Milch anfüllten, hörten wir Worte, die uns vor Überraſchung in die Höhe fahren ließen.

„Sprechen Sie deutſch?“

Ein junger Mongole, der ſoeben eintrat, hatte dieſe ſo einfache und doch ſo verblüffende Frage an uns gerichtet. Er hatte mit vortrefflicher deutſcher Betonung geſprochen.

„Ja,“ erwiderte der Fürſt, der aufs höchſte erſtaunt war, „ich ſpreche deutſch.“

Und der junge Mongole begann ſich mit uns in der Sprache Goethes zu unterhalten. Er fragte, welches die Maximalgeſchwindigkeit unſeres Automobils ſei, und fand ſie zufriedenſtellend.

„Wo haben Sie denn Deutſch gelernt?“ fragte Don Scipione.

„In Berlin. Berlin liegt weit von hier!“

„In Berlin?“

„Ja, es ſind jetzt zwei Jahre her.“

„Und was taten Sie dort?“

„Ich trat als Mongole auf!“ entgegnete er würdevoll.

Wir glaubten, er ſcherze oder habe unſere Frage nicht verſtanden.

„Was taten Sie in Berlin?“

„Ich trat als Mongole auf“, wiederholte er mit Beſtimmtheit: dann fügte er hinzu: „Ich war auf einer Ausſtellung, verſtehen Sie? Es waren dort Leute aus allen Völkern, und es war auch ein mongoliſches Jurtenlager da, mit Pferden, Hunden und Frauen; täglich beſuchte uns eine große Menge Menſchen und ſprach mit uns, und ſo habe ich Deutſch gelernt.“

„Gefällt Ihnen Europa?“

„Ja. Und wie gefällt Ihnen die Mongolei?“

„Ausgezeichnet.“

Er zeigte ſich außerordentlich zufrieden mit dieſer Antwort, die ihm zugleich einen guten Begriff von unſerem erleuchteten Urteil beibrachte.

Begegnung des Automobils mit einer Ochsenkarawane an der Grenze der Mongolei.

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R L

Digitized by Google

Als wir wieder ins Freie traten, bemerkten wir eine Anzahl Reiter, die ſich um das Automobil drängten, auf dem Ettore voll heiterer Seelenruhe ſeine Portion Milch trank. Alle männlichen Bewohner des Lagers ſchickten ſich an, uns zu begleiten, und ſtiegen in den Sattel.

Wir fuhren raſch von dannen, umgeben von dem eigenartigen maleriſchen Reitertrupp, unter dem ſchnellen Hufſchlag der Pferde auf dem harten Boden und einem langgedehnten, wilden Geſchrei. Um uns herum bewegten ſich Zipfel buntfarbiger Röcke; die langen Bänder, die die Mongolen um ihre ſpitzen Hüte winden, flatterten in der Luft; Roßmähnen und Roßſchweife wogten auf und nieder. Aber unſere Gaſtfreunde hatten ſich über die Möglichkeit, uns weit zu begleiten, geirrt. Vergebens trieben ſie die Pferde durch Zuruf und Reitgerte an, vergebens jagten die Armen ventre à terre dahin. Schon nach einer Minute entfloh das Automobil ſeiner Eskorte, deren Geräuſch ſich in der Ferne verlor, und befand ſich allein in der grasbedeckten Wüſte.

Viele jener Männer waren Lamas, wie man an ihrem geſchorenen Kopfe ſehen konnte; andere Abzeichen ihrer prieſterlichen Würde trugen ſie nicht. Es gibt ſo viele Lamas in der Mongolei, daß ſie die Mehrzahl der männlichen Bevölkerung ausmachen. Wenn ein Vater fünf Söhne hat, ſo beſtimmt er drei zu künftigen Lamas. Es gibt Lamas, die Hirten, Karawanenführer, Pferdehändler ſind; es iſt eben notwendig, daß die Mönche in den Erwerbszweigen des Volkes tätig ſind, wenn ſie ein Volk werden. Die Mongolei iſt ein unermeßliches Kloſter. Im Lamaismus iſt die alte Energie der Raſſe erloſchen; ein Volk von Kriegern iſt zu einem Volke von Philoſophen geworden.

Mehrere Stunden vergingen. Das Land veränderte ſich allmählich. Die Steppe hörte auf und räumte den Platz weiten, faſt unfruchtbaren Strecken, die mit einzelnſtehenden fetten Gräſern bewachſen waren. Auch die Bodenbeſchaffenheit wechſelte; wir gelangten von kieſigem Grund auf ſandigen, von ſandigem Grund auf die Uneben-

heiten kurzer steiniger Strecken; dann wieder Steppe. Aber wir erblickten keine Herden, bemerkten keine rauchenden Jurten mehr. Der Boden glühte. Wir begegneten einer Karawane von Kamelen, die an seltsame zweirädrige Wagen gespannt waren. Eine andere Karawane trafen wir bei einem Brunnen an. Selten zeigte sich ein Reiter am Horizont.

Weiterhin trafen wir nur noch in der Nähe von Brunnen Spuren von Leben. Auf unermeßliche Entfernungen hin erkannte man das Vorhandensein eines Brunnens an einer ordnungslos durcheinander gemischten Gruppe von Kamelen und blauen, weiß verzierten Zelten.

Wenn man eine gute Karte der Mongolei betrachtet, so sieht man längs des Zuges der Karawanenstraße Namen und Punkte verstreut, und man gewinnt den Eindruck, als handle es sich um Dörfer und Ortschaften. Es handelt sich jedoch nur um Brunnen. Jeder Brunnen hat seinen Namen. Er ist nichts als ein kleines Erdloch, auf dessen Grund Wasser emporquillt, und doch hat er die Bedeutung einer Stadt: er ist das Leben, das Leben der Vorüberziehenden, das heißt das Leben des Handels, das Leben von Ländern, die Tausende von Kilometern von ihm entfernt liegen und aus diesem Handelsverkehr Nutzen ziehen; er ist das Leben ferner Völkerschaften, die sich von diesem Handel ernähren. Die Reichtümer Kalgans, die Reichtümer Kiachtas haben ihre Nahrung aus jenen Brunnen gesogen, die in den Einöden der mongolischen Ebene verlorenliegen.

Die Brunnen, die Halteplätze der Karawanen, sind 30—70 Kilometer voneinander entfernt. Im Winter lagert man des Nachts an ihnen, im Sommer des Tages. Die Kamele liegen mit ihren Lasten in Reihen. Vor der ersten und vor der letzten Last sind zwei Lanzen in den Boden eingerammt, mehr als traditionelles Zeichen denn zur Drohung. Die Männer schlagen ein Lager auf und die Tiere werden frei auf die Weide gelassen, wenn ein Weideplatz vorhanden ist.

Auch wir machten bei dem Brunnen halt, um Wasser für die Maschine zu schöpfen, unseren Durst zu löschen und uns Hände

Waſſer aus dem Wüſtenbrunnen.

und Geſicht zu kühlen. Einige Minuten verweilten wir auch in der Mitte der Karawanentreiber, die uns mit einem an Beſtürzung grenzenden Reſpekt betrachteten. Kein Zeichen von Feindſeligkeit von ſeiten dieſer wackeren Leute. Sie riefen ihre furchtbaren, ſtarken, zottigen Wachhunde zurück und waren uns mitunter mit ihren aus einem Schlauche und einer Stange beſtehenden Geräten beim Waſſerſchöpfen behilflich.

Mittags hätten wir glauben können, wir wären tatſächlich ſchon in der Wüſte. Wir fuhren durch faſt unfruchtbare Landſtriche. Die Erde hatte eine rötliche Farbe und zeigte wellenförmige, mitunter jähe Erhebungen, die den Fürſten zu angeſtrengter Aufmerkſamkeit zwangen, um auf den Bodenunebenheiten nicht zu ſtürzen, was die Maſchine

Tränken des Automobils.

Digitized by Google

zertrümmert hätte. Jede Verminderung der Geschwindigkeit machte uns aber die Hitze stärker fühlbar. Wir waren müde, betäubt von der Sonnenglut und der blendenden Lichtfülle und begannen uns nach dem Schatten unseres abgenommenen Baldachins zurückzusehnen.

Beim Bewältigen einer niedrigen, aber steilen Anhöhe blieb das Automobil plötzlich stehen. Das Benzin im Behälter des Motors war aufgebraucht; er enthielt die für das Durchfahren von 200 Kilometern nötige Benzinmenge. Seit dem Morgen hatten wir also 200 Kilometer zurückgelegt, und waren noch nicht bis zur Telegraphenstation Pang-kiang gelangt, die nach unserer Berechnung etwas über 180 Kilometer von unserem letzten Lagerplatze entfernt war. Waren wir vielleicht an ihr vorübergefahren? Zuweilen hatten wir uns von der Telegraphenlinie entfernt, hatten nicht immer achtgegeben, und Pang-kiang konnte auch abseits von unserer Straße an irgendeiner Abzweigung der Drähte liegen.

Diese Probleme, die uns keineswegs heiter stimmten, beschäftigten uns, während Ettore durch sinnreiche Zusammenstellung von Hebern das Benzin aus den großen Reservebehältern umfüllte. Die Hitze war derart, daß wir die Benzindämpfe in weiten durchsichtigen Spirallinien entweichen sahen, durch die hindurch die Gegenstände in zitternden Umrissen erschienen. Als wir um das stillstehende Automobil herumgingen, bemerkten wir ein neues Unglück; es fehlte ein Teil des Gepäcks, der infolge einer Lockerung der festhaltenden Stricke ins Rutschen gekommen und heruntergefallen war.

Es fehlte gerade das persönliche Gepäck des Fürsten, das irgendwo verlorengegangen war.

Was war zu tun? Sollten wir zurückgehen, um das Gepäck und Pang-kiang zu suchen? Wir entschlossen uns im Gegenteil, unseren Weg fortzusetzen.

Wir trösteten uns damit, daß das Gepäck zweier Personen für drei ausreiche und daß, wenn wir an Pang-kiang vorübergefahren seien, wir diese Etappe auslassen und uns sofort in die Wüste wagen

könnten, da wir noch den unberührten Waſſervorrat, Lebensmittel für fünf Tage und Benzin für 600 Kilometer hatten. Wir beſtiegen alſo die Maſchine wieder und fuhren weiter.

Das Gelände beſſerte ſich; auf einer Strecke von vielen Kilometern bot es vortrefflichen Fahrgrund, der die größten Geſchwindigkeiten geſtattete. Es erſchien wieder etwas graues, vereinzeltſtehendes Gras, auf dem wir die von den Kamelen ausgetretenen Pfade wiederfanden. Die Karawanen ziehen nicht eine einzige Straße

Ettore beim Umgießen des Benzins.

entlang; ſie ſchlagen nur annähernd die gleiche Richtung ein und treten Hunderte parallellaufender Wege aus, die nach den auf der Steppe hinterlaſſenen Spuren zu urteilen, auf die Tätigkeit eines uralten rieſigen Pfluges ſchließen laſſen.

Mit einem Male konnten wir in weiter, weiter Ferne einen dunkeln Punkt unterſcheiden, der eine Hütte ſein konnte. Der Punkt nahm die Geſtalt eines Rechtecks an und wurde länger. Es war eine erdfarbene Mauer. Wir fuhren mit der Geſchwindigkeit von 30 Kilometern und ſahen bald ein Lehmdach hinter der Mauer hervorragen.

Digitized by Google

Kameltarawane mit Karren in der Wüſte Gobi.

Telegraphenſtangen näherten ſich dieſem armſeligen Gebäude, das viel niedriger war als ſie.

„Pang-kiang! Pang-kiang!“ riefen wir mit einem Tone aus, den der Matroſe des Kolumbus ausgeſtoßen haben muß, als er das berühmte „Land! Land!“ rief.

Augenſcheinlich hatten wir uns bei der Berechnung der Entfernung mindeſtens um 50 Kilometer geirrt. Pang-kiang befand ſich nicht auf unſerer Karte, und wir hatten einen Induktionsſchluß gezogen.

„Pang-kiang? Das da?“ fragte Ettore überraſcht. „Ich glaubte, Pang-kiang ſei eine Ortſchaft.“

„Ach was! Es iſt ein Brunnen. Ein Brunnen und ein Telegraph. Nichts weiter!“

Aber wir wollten auch nichts weiter.

Hätten wir vor unſeren Augen den wundervollſten Palaſt der Welt auftauchen ſehen, wir würden keine größere Genugtuung empfunden haben.

Siebentes Kapitel.

In der Wüſte Gobi.

Der Telegraph in der Wüſte. — Der „Contal“ trifft nicht ein. — Über einen Meeresgrund. — Die Wirkungen der Sonne. — Udde.

Am Brunnen von Pang-kiang wurden wir erwartet. Der kleine chineſiſche Telegraphenbeamte, dem dieſe Station anvertraut iſt, kam uns aus ſeinem Gehöfte entgegen und empfing uns unter lebhaften Verſicherungen ſeiner Freude.

Ich bedauere, mich nicht mehr des Namens dieſes Helden zu entſinnen, der in der Wüſte lebt, um dem Okzident und dem Orient die Möglichkeit zu verſchaffen, ſich miteinander zu verſtändigen. Kalgan, die nächſte Stadt, iſt beinahe 300 Kilometer, Urga 800 Kilometer entfernt. Was auch dieſem Mann zuſtoßen mag, er kann nirgends Hilfe ſuchen. Die Unermeßlichkeit des Raumes iſt gleichbedeutend mit einem Gefängnis. Um mit der Menſchheit in Verbindung zu treten, muß dieſer Mann eine Reiſe von acht Tagen von einem Brunnen zum andern antreten. Niemand vermag ihm beizuſtehen. Die Einſamkeit des in einer Feſtungszelle Eingekerkerten iſt nicht ſo ſchrecklich: der Eingekerkerte hat das Bewußtſein, daß die Welt ringsum lebt; Echos dringen zu ihm, mit denen ſich ſeine Gedanken beſchäftigen können. Das Entſetzlichſte in der Wüſte aber iſt die Stille.

Allerdings hat der kleine Chineſe von Pang-kiang den Troſt, ſich an zweierlei ergötzen zu können: einem Kindchen und einem Telegraphenapparat. Die Liebe zu beiden iſt es, die ſein Leben ausfüllt. Das Kindchen iſt ſeine Tochter, und der Apparat iſt ſein Freund. Stundenlang vertieft er ſich in das Ticktack der Taſten und des Empfängers und vernimmt in ihm Stimmen aus fernen Welten: es ſpricht Petersburg, es ſpricht London, es ſpricht Tokio. Er übt das Amt des Vermittlers aus: durch ſeine Hand gehen Nachrichten, Befehle, geheimnisvolle diplomatiſche Mitteilungen, leidenſchafterfüllte Worte. Iſt die großartige Unterhaltung der Erdteile untereinander verſtummt, ſo benutzt der Telegraphiſt die freie Linie und beginnt eine beſcheidenere Unterhaltung. Die Telegraphenämter der Wüſte tauſchen Grüße untereinander aus, ſprechen miteinander über die kleinen Tagesereigniſſe, über ihren Kummer, ihre Hoffnungen.

Solche Unterhaltungen vertreten für dieſe Einſiedler die Stelle der Zeitung.

Die Telegraphenſtation von Pang-kiang ähnelt dem Hauſe eines chineſiſchen Landmanns: drei kleine, niedrige, aus geſtampftem Lehm errichtete Gebäude, im Innern erhellt durch breite, eine ganze Wand einnehmende, mit Papier ausgefüllte Gitterfenſter. Die Gebäude nehmen drei Seiten eines Quadrats ein und ſind von einer hohen Mauer umgeben, die nur einen Ausgang nach Süden hat und von einer Bekrönung aus Telegrapheniſolatoren überragt wird, einem ſeltſamen Ornamente, das an eine lange Reihe weißer Zähne in dem Kiefer eines Toten erinnert. An der nördlichen Seite der Mauer hat der Wind Sandmaſſen angehäuft. An ſtürmiſchen Tagen überflutet der Sand alles; er dringt durch die Fenſterflügel, treibt in jedes Zimmer, der Himmel verfinſtert ſich, die Luft wird trübe, draußen kann man auf zwei Schritte Entfernung nichts erkennen, die Telegraphendrähte pfeifen und heulen, und die Dunkelheit iſt derart, daß man Licht anzünden muß. Der letzte Sturm hatte vier Tage vor unſerer Ankunft gewütet.

Außer dem Telegraphiſten leben noch drei Männer in dieſem Gehöfte: zwei Chineſen und ein Mongole, die mit den Arbeiten an der Linie betraut ſind; ſie haben die von den Stürmen zerriſſenen Drähte auszubeſſern und die umgeworfenen Stangen wieder aufzurichten. Es ſtehen ihnen drei Kamele zur Verfügung, die in der Nähe weiden. Wir hatten dieſe drei Tiere bei unſerer Ankunft geſehen; ſie ſtreckten uns ihre komiſchen, friedfertigen Schnauzen entgegen, die an ein faltenreiches, ſelbſtzufriedenes, vorweltliches Tier gemahnten.

Das beſte Zimmer war für uns hergerichtet. Auf den Kangs lagen Decken und Kiſſen von flammendem Rot, und auf einem Tiſche ſtand duftend und friſch — ein köſtlicher Anblick — eine prächtige Ananas aus Singapore, die eben erſt aus ihrer Büchſe genommen worden war. Wir fielen zuerſt über die Ananas her, dann warfen wir uns auf die Decken. Und auf dieſem Triklinium ausgeſtreckt, ſchrieb ich in Reinſchrift die Eindrücke des Tages auf Formulare der kaiſerlich chineſiſchen Telegraphenverwaltung nieder.

Als unſer Gaſtfreund in den Beſitz meiner Depeſche gelangt war, um ſie zu befördern, ſetzte ich mich neben ihn. Er war ein wenig verlegen, zog chineſiſche Verordnungen zu Rate, ſah Tabellen nach, zählte wiederholt die Worte des Telegramms und ſchrieb dann ſorgfältig auf die obere Seite des Formulars „Nr. 1“.

„Iſt dies das erſte Telegramm am heutigen Tage?“ fragte ich ihn.

„Nein, Herr,“ antwortete er mir, „es iſt das erſte des Telegraphenamtes.“

„Was verſtehen Sie darunter?“

„Ich meine, daß Ihr Telegramm das erſte iſt, das auf dem Telegraphenamte von Pang-kiang aufgegeben wird.“

„In dieſem Jahre?“

„Nein, Herr, ſeit Beſtehen des Amtes. Es ſind jetzt ſechs Jahre.“

„In ſechs Jahren kein einziges Telegramm?“

„Kein einziges."

„Und warum befindet sich denn da hier überhaupt ein Amt?" fragte ich nach einer Pause erstaunt.

„Weil die Entfernungen zu groß und Zwischenstationen nötig sind."

Die Unterhaltung wurde durch den Apparat unterbrochen; Kalgan antwortete auf den Anruf. Mein Telegramm begann abzugehen.

Kalgan empfing es, um es nach Peking weiterzugeben, Peking würde es nach Schanghai befördern, Schanghai nach Hongkong, Hongkong nach Singapore, Singapore nach Aden, Aden nach Malta, Malta nach Gibraltar, Gibraltar nach London!

Es würde acht bis zehn Stunden brauchen, um an dem Orte seiner Bestimmung einzutreffen. Aber die Zeit von Pang-kiang ist der von Mitteleuropa um fast acht Stunden voraus, so daß das Telegramm tatsächlich nur zwei Stunden nach seiner Aufgabe eintreffen wird. Es war 4 Uhr 15 Minuten nachmittags, zwischen 6 und 7 abends würde mein Bericht auf den Redaktionen des „Daily Telegraph" und des „Corriere della Sera" einlaufen! Und am nächsten Morgen werden die englischen und italienischen Leser erfahren, was am Abend vorher Automobilen in der mongolischen Wüste begegnet ist. So groß erscheint der Sieg, den der menschliche Geist mit Hilfe von Drähten und Funken über Raum und Zeit davongetragen hat, daß in gewissen Augenblicken selbst die Seele eines Journalisten, die doch am meisten an die Wunder der Schnelligkeit gewöhnt ist, von einem Gefühl der Bewunderung und des Stolzes erfüllt wird.

Gegen 6 Uhr trafen die andern Wagen ein. Wir sahen sie von weitem kommen, als sie noch winzige Punkte in der grenzenlosen Einförmigkeit des Geländes waren, so fern, daß sie unbeweglich erschienen wie Schiffe am Horizont. Der „Spyker" fuhr zuerst in das Gehöft ein, wo Ettore damit beschäftigt war, unser Automobil in Ordnung zu bringen, während ich mich hartnäckig bemühte, ein Stück

Ziegenfleisch weich zu kochen, das härter war als ein Pneumatikreifen. Du Taillis sprang von seinem Sitze herab, hob einen grauen Sack empor und rief:

„Wem gehört dies?“

Es war das Gepäck Borgheses. Erst Pang-kiang und nun auch den Gepäcksack gefunden zu haben, war der Gipfel des Glückes. Und dabei gibt es Menschen, die in der Wüste umkommen!

„Ist es lange her, daß Sie es gefunden haben?“ fragte ich.

„O ja. Mehrere Stunden. Wir waren noch in der Steppenregion.“

„Lag es auf der Straße?“

„Keineswegs. Die Mongolen machten uns lebhafte Zeichen, als wir vorüberfuhren. Wir hielten. Und dann händigten sie es uns ein und gaben uns zu verstehen, Sie müßten es verloren haben.“

„Mongolen? Ehrliche Barbaren? Armselige Wilde, die sich den Luxus gestatten, wiederzugeben, was sie finden?“

„Und noch dazu, ohne irgendwelchen Finderlohn zu verlangen.“

„Aber wo, lieber Freund, sind denn in aller Welt die Steppenräuber geblieben, die die unumgängliche Pflicht hatten, uns anzufallen?“

„In Europa vermutlich.“

„So hatten wir denn ein Reiseabenteuer weniger! Es verlohnte sich wahrlich der Mühe, in diese abgelegene Wüste zu kommen, um zu erleben, daß man uns Milch anbietet und Gepäckstücke zurückgibt!“

„Oui, c'est triste!“

Vergebens warteten wir auf die Ankunft des Dreirades. Unsere Gefährten waren fest überzeugt, Pons sei umgekehrt. Ich telegraphierte unverzüglich in diesem Sinne. Wir hegten nicht die geringste Besorgnis um Pons und seinen Begleiter. Sie befanden sich noch in bewohnten Gegenden und würden leicht Gastfreundschaft und Hilfe finden.

Mehrere Stunden später erwies sich das Stück Ziegenfleisch als ebenso widerspenstig gegen das Zerkauen, wie es sich gegen das Kochen

geſträubt hatte. Der Telegraphiſt, der es uns geliefert hatte, war ganz troſtlos. Wir tröſteten ihn aber, indem wir ihm zeigten, daß ein Europäer, der Hunger hat, nicht einmal vor einem Stück Pergament zurückſchreckt. Und dann ſtreckten wir uns auf dem Kang aus.

In der Nacht drang das bleiche Licht des Mondes ins Zimmer: ich erwachte davon und ſtützte mich auf den Ellbogen. Hier erfuhr ich zum erſten Male in meinem Leben, was abſolute Stille iſt. Das, was wir Stille nennen, iſt nur die Abweſenheit beſtimmter Laute, beſtimmter Töne, es iſt nur das Schweigen menſchlicher Geräuſche. Während wir aber jenem Schweigen lauſchen, hören wir, wenn wir auf dem Lande ſind, die Bäume rauſchen, die Halme flüſtern, den Bach murmeln, die Grillen zirpen, in der Ferne einen Hund bellen; ſind wir an der See, ſo hören wir das einem leichten Händeklatſchen gleichende Anſchlagen der ruhigen Welle an das Geſtade, oder das Anbranden wilder Wogen an die Klippen. Hier aber vernahm ich gar nichts; nichts rührte ſich, nichts lebte. Ich hatte den Eindruck einer unnennbaren mythenhaften überirdiſchen Leere, ich hatte die angſtvolle Empfindung des Schwebens über den Abgründen des Raumes, ich ſtand unter dem Albdruck unendlicher Vereinſamung.

Als ich meinen Kopf auf das Kiſſen zurücklegte, hörte ich das Geräuſch eines regelmäßigen, raſchen, kräftigen, metalliſch klingenden Schrittes.

Jäh erhob ich mich, um zu lauſchen. Das Geräuſch hatte ſofort aufgehört.

„Pah!“ ſagte ich zu mir, „es iſt eine Wirkung des Ziegenfleiſches. Das Stück liegt unverdaut im Magen.“

Ich ſtreckte mich wieder aus. Und ſofort begann der Schritt in der ſchwer laſtenden, grauenerregenden Stille wieder vernehmbar zu werden. Vollkommen wach geworden durch den Wunſch, meine Gedanken zu konzentrieren, vermochte ich mich eines Lächelns nicht zu erwehren, als ich die Urſache dieſes Geräuſches entdeckte: um früh munter zu werden, hatte ich die Uhr unter das Kopfkiſſen gelegt.

Mongoliſche Soldaten.

Der Sonnenaufgang am Morgen des 19. Juni fand uns ſchon unterwegs. Wir überholten den „Spyker“, der kurz vor uns weggefahren war, und ſchlugen die Richtung nach Norden ein. Der neue Treffpunkt für den Abend war Udde, die nächſte Telegraphenſtation, in der Nähe eines andern Brunnens, nach unſerer Berechnung ungefähr 250 Kilometer von Pang-kiang entfernt.

Die Luft war friſch, und die erſten Sonnenſtrahlen ſchienen keine Wärme mit ſich zu bringen. Wir ſauſten dahin, und das Automobil warf einen ungeheuer langen ſeltſamen Schatten, der auf den Grasbüſcheln ſchwankte und auf dem Sande erzitterte und ſich wie der Schatten eines großen fliegenden Vogels raſch vorwärtsbewegte.

Der Weg war gut, und der Motor, bisweilen zur vierten Geſchwindigkeit angetrieben, erfüllte die Stille der Ebene mit ſeinem ſtürmiſchen Pochen. Wenige Kilometer von Pang-kiang entfernt ſtießen wir wieder auf grüne Flächen. Wir gelangten abermals in eine Wieſenregion, die ſich in ſanften Erhebungen über leicht welliges Gelände hinzog.

„Was iſt das, was da flieht?“ rief mit einem Male Ettore und zeigte mit der ausgeſtreckten Hand nach unſerer Rechten. Es war eine Antilope. Etwa 100 Meter von uns entfernt, brachte ſie ſich in dem raſchen und eleganten charak-

Mongoliſche Soldaten.

teriſtiſchen Trabe der Antilopen, der weit ſchneller iſt als der Galopp eines Pferdes, in Sicherheit.

„Folgen wir ihr?“ rief ich aus.

Der Vorſchlag, die Antilope mit einem auf die Geſchwindigkeit von 90 Kilometern in der Stunde gebrachten Automobil zu jagen, erſchien uns über die Maßen verlockend. Aber der Fürſt machte geltend, eine Jagd könnte uns weitab führen und wir hätten noch einen weiten Weg vor uns. Es gab außerdem einen Grund, der noch viel ſtärker zugunſten der Freiheit jeder Art Wildes ſprach, und dieſer beſtand darin, daß wir keine Flinte beſaßen!

Einen Augenblick ſpäter gelangten wir in die Nähe eines kleinen Trupps Gazellen mit grauen Rücken und weißen Füßen, gewandt wie Füllen und zierlich in ihren Bewegungen. Sie flohen erſchreckt von dannen, eine hinter der andern; in der Ferne blieben ſie ſtehen und bogen ihren geſchmeidigen Hals zurück, um jenes nie erſchaute Weſen zu betrachten, das in den Frieden ihrer Weideplätze einbrach. Ihre Wahrnehmungen ſchienen ſie nicht allzuſehr zu beruhigen, da ſie ſich von neuem zur Flucht wandten und in langer Reihe verſchwanden.

Weit ſeltener begegneten wir Menſchen. Fünf bis ſechs Mongolen zu Pferde verſuchten uns zu folgen; ſie befanden ſich einen halben Kilometer entfernt uns zur Seite und galoppierten lange Zeit, lebhaft geſtikulierend, hinter uns drein.

Plötzlich ſahen wir auf der öden Steppe etwas Weißliches ſchimmern, das uns ein Palaſt zu ſein ſchien, ein Palaſt mit andern kleinen, weißen Baulichkeiten ringsum. Wir lenkten unſere Fahrt auf jene ſeltſame Gebäudegruppe zu, und als wir näherkamen, bot ſich uns ein Anblick aus uralter Zeit.

Wer kennt nicht aus den gelehrten Rekonſtruktionen unſerer Archäologen die Stile der alten aſiatiſchen Kulturen? Wer hat bei dem Gedanken an den Anblick, den Babylon und Ninive gewähren mußten, ſich nicht gewaltige maſſige Gebäude vorgeſtellt, mit leicht nach innen

geneigten Wänden gleich Pyramidenſtumpfen, die den Schein großartig wirkender Verkürzungen erwecken, mit Fenſtern und Türen, die unten breiter ſind, einfach und majeſtätiſch wie Grabmäler? Einige Ruinen des alten Ägyptens bieten ein Beiſpiel von jener Pyramidenlinie, die den Mauern eine Feſtigkeit von Jahrtauſenden und den Schein des Rieſenhaften verleiht, die eine wunderbare perſpektiviſche Wirkung hervorbringt, als ſei die Breitenabnahme nach oben eine Folge koloſſaler Höhe.

Die erſten Berge in der Wüſte von Urga.

Als die photographiſche Kunſt uns Lhaſa enthüllte, haben wir jene Wirkung wiedergefunden und waren von der außergewöhnlichen bibliſchen Strenge der verbotenen Stadt überraſcht, die uns architektoniſche Formen vergangener Kulturperioden noch lebend zeigte, Formen, die nicht mit der Religion aus Indien gekommen waren, auch nicht mit der politiſchen Oberhoheit aus China, ſondern die aus Weſtaſien in einer um zwei- bis dreitauſend Jahre zurückliegenden Zeit nach Tibet gebracht ſein müſſen. Die Abſperrung, die Unbeweglichkeit, die Ruhe und der Buddhismus, die aus Tibet ein Heiligtum gemacht haben, haben die Überlieferung, wenn auch nicht den inneren Sinn einer Kunſt aufrechterhalten.

Digitized by Google

Wir befanden uns vor Gebäuden dieſes ſelben Stiles. Aber ſie wirkten allerdings bei weitem nicht ſo überwältigend wie die Akropolis von Lhaſa. Die Wüſte bietet keine Baumaterialien und wer weiß, von wo man die Steine auf dem Rücken von Kamelen hierhergebracht hat. Es war die Form und nicht die Größe, die ihnen majeſtätiſche Strenge verlieh. Und vielleicht war auch die Bedeutung, die wir dieſer Form beimaßen, waren die Analogien, an die ſie uns erinnerte, weiter nichts als Ausgeburten unſerer eigenen Phantaſie.

Das Hauptgebäude war ein ganz aus weißem Kalkſtein errichteter lamaiſtiſcher Tempel, der am oberen Rande mit einem roten Terrakottafries in griechiſchem Geſchmack von ſchlichter Anmut geſchmückt war. Eine ähnliche Umrahmung umgab die Türen und die trapezförmigen Fenſter, von denen jedes durch ein kleines Dach geſchützt war. Lange Bronzerohre, die den Rudern einer Galeere glichen, ragten oben hervor, um das Regenwaſſer von der Terraſſe abzuleiten. Die Gebäude ringsum, die viel kleiner waren, glichen dem Tempel. Wir nahmen an, daß es die Wohnungen der Mönche ſeien. Wir verließen das Automobil und ſchritten zu Fuß durch die heiligen Räume. Es war niemand darin. Sie ſchienen verlaſſen. Wir hörten keinen Laut, kein Geräuſch.

Wir ſtanden im Begriff, „an Bord" zurückzukehren, als aus einer Pforte ein alter Mann mit kleinen Schritten herausgetrippelt kam. Bei unſerem Anblick blieb er ſtehen. Er war hochgewachſen, in ein ſeltſames Gewand gekleidet, das die Arme nackt ließ, hager und hatte ein an eine alte Frau erinnerndes runzliges Geſicht. Wir näherten uns ihm, begrüßten ihn, photographierten ihn und ſprachen auf ihn ein, ohne daß er ſich bewegt oder geantwortet hätte. Er zeigte weder Verwunderung noch Furcht. Er ſchien in tiefe Meditation über das Geheimnis unſeres Weſens und unſerer Anweſenheit an dieſem Orte verſunken zu ſein. Verſtändnislos betrachtete er uns. In ſeinen Augen ſah man die Anſtrengung, ſeine Gedanken zu konzentrieren.

Fahrbereit an der Grenze der Mongolei.

Digitized by Google

Es war unmöglich, sein Alter zu schätzen: er schien stark und zugleich hinfällig; auf seinem Gesicht hatten sich die Furchen eines unberechenbaren Greisentums eingegraben.

Wir bestiegen wieder die Maschine und fuhren rasch davon; unbeweglich sahen wir noch den Lama dort stehen, den einsamen Alten, der uns fortwährend betrachtete, ohne verstehen zu können, was wir seien.

Der Weg stieg merklich bergan. Gegen 8 Uhr gelangten wir auf die Höhe eines Rückens. Die Steppe war abermals verschwunden. Es kehrte das fette, graue, einzelnstehende Gras wieder, das sich furchtsam in breite Flecke zusammengezogen hatte, die weite unfruchtbare und kahle Strecken zwischen sich ließen. Wir befanden uns an der Schwelle der eigentlichen Wüste.

Gobi bedeutet im Mongolischen Höhlung. Die Wüste bildet eine Einsenkung von unermeßlicher Ausdehnung in der Mitte der Mongolei; es ist die Höhlung, die „Gobi", die einst ein Meer enthielt Wir befanden uns am Gestade dieses verschwundenen Meeres. Es war ein richtiges Gestade, steil, ein jäher Absturz, entstanden durch den Anprall der Wogen. Wir standen im Begriff, in eine noch tiefere Ebene, auf den Grund dieses ehemaligen Meeres, hinabzusteigen. Diese Küste hatte ihre Einbuchtungen, ihre Vorgebirge, ihre Halbinseln. Vor uns erstreckte sich die unfruchtbare, gewellte Fläche ins Grenzenlose: sie schien sich am Horizont zu erheben infolge jener optischen Täuschung, die uns den Horizont des Meeres höher erscheinen läßt als sein Ufer.

Ein steiler, 20—30 Meter tiefer Abstieg führte uns auf harte, ebene Sandflächen, die von Stürmen heimgesucht worden waren. Und nun begann eine phantastische Fahrt durch die seltsamste und ödeste Landschaft, eine Fahrt, die Angriff und Flucht zu gleicher Zeit war.

Je weiter wir vordrangen, desto kahler, düsterer und trauriger wurde das Land. Bald war es glatt und eben, bald von jähen

Mongoliſches Jurtendorf
bei Urga.

Erhebungen durchſchnitten; bald beſtand es aus kriſtalliniſchem Sand, der in der Sonne funkelte, bald war der Boden ein ſchiefriger Grund von der Farbe zuſammengepreßten Lehms. Nirgends ein lebendes Weſen mit Ausnahme kleiner kurzer Eidechſen von einer Farbe, die der des Bodens ſo glich, daß ſie unſichtbar waren, wenn ſie ſich nicht bewegten. Man hätte ſie für winzige Bruchſtückchen des Bodens halten können, die ſich plötzlich belebten, um vor den Rädern des Automobils da- und dorthin zu flüchten.

Die Stunden vergingen in tödlicher Eintönigkeit. Die Hitze wurde mit der Zunahme des Tages glühend. Die Luft war unbeweglich, und mit Wohlbehagen atmeten wir den erfriſchenden Hauch ein, den die raſche Fahrt uns ins Geſicht trieb. Ohne Übergänge gerieten wir aus der Kühle des Morgens in eine wahrhaft tropiſche Hitze. Eine ſonderbare Erſcheinung konnten wir beobachten; während die Sonne glühte, war der Schatten kalt. Wir hatten die Empfindung jemandes, der ſich im Winter an der Flamme eines Kamins erwärmt: an der dem Feuer zugekehrten Seite verbrennt er ſich, während er auf der andern vor Kälte erſtarrt. Der Himmel war von unerbittlicher Klarheit, ſo durchſichtig, daß wir uns über die Entfernungen täuſchten; wir ſahen alles viel näher, als es in Wirklichkeit war. Der Horizont

ſchien immer in der Entfernung von einigen Kilometern zu liegen, und doch fuhren wir ſtundenlang, ehe wir Bodenerhebungen erreichten, die wir auf große Entfernungen am äußerſten Rande der Hügelkette geſehen hatten.

Dieſe unheimliche Durchſichtigkeit rührte von dem abſoluten Mangel an Waſſerdampf in der Luft her. Die Trockenheit der Luft bereitete uns Beſchwerden, die ſich von Minute zu Minute ſteigerten. Unſere Haut war wie durch Fieber ausgedörrt, es fehlte uns der Schutz einer Tranſpiration, die durch Verdunſtung die Hitze mildert. Daher fühlten wir die Sonne auf Geſicht und Händen in ſo fürchterlicher Weiſe brennen, daß wir den Eindruck hatten, als befänden wir uns im Brennpunkte einer ungeheueren Linſe. Den Tag zuvor hatten wir übrigens dieſelbe Beobachtung gemacht, und bereits auf dem Wege nach Pang-kiang drängte ſich uns die Vorſtellung einer Linſe als das paſſendſte Bild auf; aber wir glaubten damals nicht, daß in der eigentlichen Wüſte die Linſe ſolche Dimenſionen annehmen würde! Wir begriffen jetzt, weswegen die Karawanen nicht tagsüber auf dem Marſche ſind. Aber wir konnten und wollten nicht haltmachen. Unſere einzige Erleichterung beruhte in der Schnelligkeit.

Wir fanden nur einen Brunnen. Gegen 10 Uhr ſtiegen wir eine weitere Terrainſtufe, ein neues Ufer hinab, das wahrſcheinlich eine Etappe des Meeres auf ſeinem langen Rückzuge bezeichnete, der vielleicht Myriaden von Jahrhunderten gedauert hat, bis das Waſſer gänzlich verſchwand. Der Boden war mit einer weißlichen Salzkruſte bedeckt. An manchen Stellen erinnerte er mich an das Tote Meer, aber ohne das Grün des Jordans. Wir fuhren über ein totes Land, ein Land, das zu raſch gelebt hat. Wer weiß, vielleicht hatten wir das Abbild der zukünftigen Welt vor Augen, unſerer Welt nach Millionen von Jahren, ausgetrocknet, erſtorben, ausgeſtreckt unter einem unveränderlich klaren Himmel, was ihr in den unendlichen Weiten des Firmaments das Ausſehen des Mondes verleihen wird.

Die grauſigſte Strecke der Wüſte iſt etwa 60 Kilometer lang. Die Karawanen ſuchen ſie in einem einzigen Marſche zurückzulegen. Bei den letzten Brunnen füllen ſie Schläuche und Fäſſer mit Waſſer und brechen bei Sternenlicht auf. Ihr Weg wird durch bleichende Knochenhaufen bezeichnet. Gerippe von Kamelen, von Maultieren, von Ochſen, von Pferden liegen über die ganze Karawanenſtraße hin verſtreut, aber in der Wüſte reiht ſich dieſe Spur des Todes faſt ununterbrochen aneinander. Oft überraſcht der Sturm hier die dahinziehenden Tiere, trennt ſie in der durch den aufgewirbelten Sand erzeugten Dunkelheit voneinander, zwingt ſie zum Halten und tötet ſie dann. Alle kranken, müden und ermatteten Tiere ſind dem Tode verfallen. Es iſt das Gebiet des Todes.

Ein unſagbares Todesbangen liegt über dieſen Gefilden. Man weiß nicht, woher es ſtammt, vielleicht von dem troſtloſen Anblick, den die Landſchaft gewährt, von der niederdrückenden Seltſamkeit ihrer kahlen Umriſſe, der unendlichen Eintönigkeit der Farbe oder mehr noch von dem laſtenden angſterregenden Schweigen; es entſtrömt all und jedem und erweckt die Vorſtellung einer unbekannten, nahe bevorſtehenden Gefahr, einer ſtändigen Bedrohung, in die man ſich reſigniert ergibt. Man hat nur einen Gedanken oder vielmehr ein formloſes, unbeſtimmtes, undeutliches, aber hartnäckiges Verlangen: zu fliehen, dieſe zur Leiche gewordene Welt nicht mehr zu betreten, frei von ihr zu ſein. Man ſchaut nach dem Horizont wie nach einem Orte der Rettung und der Ruhe; man ſieht jedem Engpaſſe mit Hoffnung entgegen; hinter jeder Höhe glaubt man unverhofft auf etwas Gutes zu ſtoßen. Aber die Engpäſſe ziehen vorüber, es ziehen die Höhen vorüber, der vor uns liegende Horizont wird zu dem hinter uns zurückbleibenden Horizonte; die Troſtloſigkeit erſcheint endlos. Das Denken ermattet, die Seele ertrinkt in einer unbezwingbaren Schwermut. Der letzte Halteplatz verliert ſich in den Nebeln der Vergangenheit; der halb betäubte Geiſt verdunkelt ſich; alles ſcheint in unermeßlicher Entfernung zu liegen, von den Schleiern der Vergeſſenheit

umwallt — fern die Abfahrt, fern die Ankunft. Man weiß nur das eine: man wird ankommen und man muß ankommen. Und dieſe Vorſtellung erzeugt eine große Kraft, die ſich Geduld nennt. Ja, Geduld und vorwärts! Alle Widerſtandskräfte des Geiſtes und Körpers werden im Dienſte der Geduld geſtählt. Wir ſchweigen ſchließlich, um nichts mehr von unſerer Energie zu verſchwenden. Und dann koſtet ein Wort, mitunter auch nur ein Gedanke zu viel Anſtrengung.

Gegen 10 Uhr befanden wir uns im Mittelpunkte der ſchlimmſten Strecke der Wüſte Gobi. Die beiden äußerſten Karawanenhalteplätze ſind durch eine große Anzahl von Obos bezeichnet. Der Obo iſt der Altar des mongoliſchen Nomaden; er iſt vielleicht der erſte Altar, den die Menſchheit errichtet hat. Er beſteht aus einem Steinhaufen.

Um vor dem Antritt der Wüſtenwanderung den Schutz des Himmels anzurufen und nach der Durchquerung der Wüſte den Göttern für die gewährte Rettung zu danken, nimmt der fromme Nomade einen Stein, legt ihn auf den Obo, beugt ſein Knie und betet. Seit unſerem erſten Betreten mongoliſchen Bodens, als wir uns noch in Sicht der Großen Mauer befanden, trafen wir Obos auf dem Kamme der Hügelkette an. Sie gleichen aber nicht denen der Wüſte. Vielleicht waren ſie verlaſſen, von den Stürmen umgeworfen und in formloſe kleine Berge verwandelt worden. Die Obos, die wir an den Grenzen der ödeſten Strecke antrafen, zeigten oft eine erſchreckende Menſchenähnlichkeit.

Auch ſie erhoben ſich auf kleinen Anhöhen und beſtanden aus einer ſorgſamen Steinanhäufung, deren Bekrönung von einem Ochſen- oder Pferdeſchädel gebildet wurde. Sie ſchienen dem Todesgotte errichtet zu ſein. Mehr als einmal erſchienen uns dieſe Steinhaufen, die ſich ſcharf von dem ſtrahlenden Himmel abhoben, von fern als Menſchen, und in den weißen Schädeln glaubten wir deren Geſichter zu erkennen. Es waren ihrer ſo viele, daß ſie dicht gedrängt ſtanden. Das Vorhandenſein einer Menge, gleichviel welcher Zuſammenſetzung,

war für uns ein Grund zur Befriedigung. Es war eine Unterbrechung der grenzenlosen Einsamkeit. In der Wüste werden sich alle Menschen lieb und wert, nicht sowohl infolge eines Gefühls der Verbrüderung der Menschheit oder eines Verlangens nach Zusammenschluß gegen die Gefahren, als vielmehr nur durch den erhebenden Anblick von etwas Lebendigem. Wir betrachteten forschend alle jene aufrechtstehenden Menschen; dann stutzten wir ob ihrer Unbeweglichkeit; wir glaubten, daß sie uns vielleicht gesehen hätten und vor Erstaunen stillständen. Mit einem Schlage umfing uns die Einsamkeit von neuem und schmerzvoller als zuvor, als wir jene Menge zu Stein werden, die Gesichter sich in Schädel verwandeln sahen wie infolge einer verhängnisvollen Beschwörung.

Am Fuße jedes Obo lagen Papierstreifen mit darauf geschriebenen Gebeten in tibetischen Schriftzeichen oder von der Zeit entfärbte Fähnchen, auch sie mit Spuren frommer Inschriften bedeckt. Der Mongole gibt sich dem poesievollen Glauben hin, daß der Wind, wenn er diese Papierstreifen und Fähnchen bewegt, die darauf geschriebenen Gebete emporträgt und Buddha überreicht; wenn die Luft darüber hinstreicht, so füllt sie sich mit den Gebeten, wie sie sich mit Wohlgerüchen erfüllt, wenn sie über Blumen dahinstreicht und sie hin und her bewegt. Bietet die Verwendung des Weihrauchs bei unseren religiösen Zeremonien nicht eine gewisse Analogie hierzu? Wir verdankten den Obos eine Wohltat; ihre Errichtung bedeutete das Freisein des Weges von allen Steinen. Und wer weiß, ob der Ursprung dieses eigenartigen religiösen Brauchs im Grunde nicht auf die Notwendigkeit zurückzuführen ist, die steinigen Straßen zu verbessern, und ob die Gewohnheit, Steine vom Wege aufzuheben, nicht bei einem Volke, das jeder Handlung und jedem Ereignis eine mystische Bedeutung beimißt, zum Ritus geworden ist?

Wir mußten uns davon überzeugen, daß der Kühlapparat, diese Lunge des Automobils, schlecht atmete. Infolge der großen Hitze war es dem von der Fahrgeschwindigkeit erzeugten Luftzug nicht mehr

Mongolische Schönheiten.

möglich, das die Zylinder umspülende Wasser abzukühlen, das vielmehr mit ununterbrochenem heftigem Zischen in Dampfform dem Ventil des Kühlapparates entströmte. Seit langer Zeit (uns kam die Zeit wenigstens lang vor) suchten wir nach Brunnen, um das Wasser im Motor zu erneuern. Wir wollten den in unserem Behälter aufbewahrten Vorrat nur im äußersten Notfalle angreifen. Er enthielt kaum 50 Liter, und es war ein Gebot der Vorsicht, diese aufzusparen; ein Bruch der Maschine konnte uns Schiffbruch erleiden lassen, und dieser Vorrat würde unsere Rettung sein.

„Ein Brunnen!" rief von Zeit zu Zeit einer von uns, den Horizont betrachtend — „dort, ein Brunnen, ich bemerke Feuchtigkeit, die Erde hat einen dunkeln Fleck!"

„Ja, ja", antworteten die andern.

Die Selbsttäuschungen sind ansteckend.

Der dunkle Fleck war nicht vorhanden; es war ein Schatten. Wir waren gezwungen, unsere Zuflucht zu dem mitgebrachten Wasser zu nehmen, und hielten an, um es umzugießen. Der Boden schien unter unseren Füßen zu brennen; eine erstickende Schwüle und eine Augenschmerzen verursachende Lichtfülle strömten von ihm aus. Wir

wurden von einem faſt unerträglichen Durſt gequält. Als wir das klare Waſſer aus dem Behälter herausfließen ſahen, konnten wir der Verſuchung nicht widerſtehen und tranken gierig davon, mit geſchloſſenen Augen, um größeren Genuß zu haben, den Mund an das Rohr gepreßt, dasſelbe Rohr, das zum Umfüllen des Benzins diente. Das Waſſer war warm und roch unangenehm nach Benzin und Firnis; in jedem andern Augenblicke würde es uns ekelerregend erſchienen ſein. Alles iſt eben relativ auf dieſer Welt. Der Fürſt war der Genügſamſte: er benetzte kaum die Lippen und ermahnte uns, mit dieſem koſtbaren Naß ſparſam umzugehen. Die eintönige Fahrt ging weiter.

Gegen Mittag begannen ſich wieder Spuren von Vegetation auf dem Grunde einiger Einſenkungen zu zeigen, in denen augenſcheinlich etwas Feuchtigkeit zurückgeblieben war. Bald wurden wir von dem Fluge weißer Vögel überraſcht, und unmittelbar darauf entdeckten wir einen kleinen Pfuhl in einer breiten Bodenſenkung. Am Ufer ſchritten Stelzvögel würdevoll auf und ab. Wir hielten, um Waſſer einzunehmen, das Ettore mit dem Topfe zu ſchöpfen ging. Das Waſſer war völlig ungenießbar, von übelm Geruche, gelblich und ſchmeckte leicht ſalzig; wir verwandten es für den Motor, der ja keinen Gaumen beſitzt. Aber dieſes Waſſer zeigte uns durch ſein Vorhandenſein an, daß wir bereits aus dem unheilvollen Reiche der völligen Trockenheit heraus waren. In der Tat ſtießen wir auch nach einigen zwanzig Kilometern auf Brunnen, um die herum Karawanenlager aufgeſchlagen waren.

In der Nähe eines dieſer Brunnen lagen nur zwei ſchlafende Chineſen — vielleicht zwei Unglückliche, die zu Fuß in kleinen Tagemärſchen in ihr Vaterland zurückkehrten. Sie beſaßen nicht einmal ein Zelt, um ſich vor der Sonnenglut zu ſchützen. Als einziges Gepäck hatten ſie einige Lumpen in einem Sacke. Auf dem Sande ausgeſtreckt, der zu glühen ſchien, lagen ſie halbnackt mit bloßem Kopfe und ſchliefen. Neben ihnen rauchten die Reſte eines Feuers, und über dem Feuer dampfte die Teemaſchine, die in dem Gepäck auch des

ärmsten Chinesen nicht fehlen darf, ebensowenig wie der Samowar beim ärmsten Russen. Es war uns unfaßbar, wie Menschen die fürchterliche Qual dieser Hitze aushalten konnten. Als sie Geräusch vernahmen, erwachten sie und richteten sich auf, um uns mit ihren schläfrigen Augen zu betrachten, dann streckten sie sich wieder aus. Sie mußten abgemattet und betäubt sein. Was war unsere Reise im Vergleich zu der ihrigen? Wir erinnerten uns des Pilgers, den der Fürst bei Nankou angetroffen hatte, jenes Mannes, der, alle drei Schritte die Erde küssend, die Wüste durchquert hatte, und dachten daran, daß, wenn die beiden Chinesen ihm begegnet wären, sie vielleicht mit ihm dasselbe Mitleid gehabt hätten, das wir mit ihnen hatten.

Das Wasser der Brunnen war klar und kalt. Nachdem wir unseren Durst gelöscht hatten, füllten wir den Eimer damit und reichten uns während der Fortsetzung der Fahrt unausgesetzt volle Becher davon. Unter den Wirkungen der Hitze konnten wir wenigstens eine gute feststellen: den geringen Benzinverbrauch. In der explosiven Mischung, die sich bei der Berührung mit dem elektrischen Funken entzündet und so die treibende Kraft des Motors hervorbringt, war nur ein ganz geringer Teil Benzindampf enthalten.

Wir bemerkten dies an dem Funktionieren des Ventils, das automatisch Luft in das Gemisch einläßt; es blieb ganz offen stehen, und es war augenscheinlich, daß die Luft in ungemein großem Maße in den Vergaser einströmte. Der Fürst bemerkte, daß wir uns mehr mit Hilfe der Luft als mit Hilfe des Benzins weiterbewegten.

Mit dem Vorschreiten des Tages nahm die Hitze zu. Die Sonne, die uns zuerst zur Rechten, dann im Rücken gestanden hatte, begann uns nunmehr von der linken Seite aus zu peinigen. Bei der Abfahrt von Peking hatte ich den Korkhelm verschmäht, mit dem der Fürst und Ettore sich ausgerüstet hatten, und forderte die Gluthitze der Wüste Gobi nur unter dem bescheidenen Schutze eines Panamahutes heraus, dessen Krempe infolge der Geschwindigkeit der Fahrt sich

Mongolen.

über meiner Stirn zurückſchlug und ſo mein Geſicht vollſtändig bloßlegte. In wenigen Stunden verwandelte die Sonne uns zu grotesken Masken, und ich war leider die groteskeſte. Die Geſichter nahmen eine dunkelrote Farbe an, ſchwollen auf und ſchmerzten, ſo daß wir nicht einmal die leiſe Berührung des Taſchentuches ertragen konnten. Das friſche Waſſer, das uns an den vorhergehenden Tagen köſtliche Abwaſchungen ermöglicht hatte, verurſachte jetzt ein unangenehmes Brennen. Hier und da ſchälte ſich an dunkler gefärbten Stellen die Haut ab. Wir hatten den Eindruck, als würden wir langſam gekocht. Die entzündeten Augen brannten uns im Kopfe, die Lippen waren geſchwollen, vertrocknet, aufgeſprungen. Ettore ſchmerzte namentlich der Mund, deſſen Winkel bluteten. Entſetzlich litt er an den Händen, die von der harten Arbeit ſchon riſſig geworden waren und auf denen die Sonnenglut tiefe offene Furchen in das Fleiſch einbrannte; die geſchwollenen Finger zitterten vor Schmerz. Nicht hoch genug bewerten läßt ſich das ungeheuere Maß von Selbſtverleugnung, von Ehrgeiz und Energie, das Ettore aufbot. Da, wo es ſein mußte, unterdrückte er jeden Schmerz und zwang ſeine wunden Hände zu den härteſten Anſtrengungen, die mitunter Blutſpuren an den Werkzeugen und den Maſchinenteilen zurückließen. Wenn er dann ſeine Arbeit mit der peinlichſten Gewiſſenhaftigkeit vollendet hatte, betrachtete er die Wunden und murmelte mit ſeinem an ein großes Kind erinnernden Lächeln:

„Ich fürchte, daß wir nicht weiterkommen.“

Mongolen.

Hätten wir zu unseren Häuptern noch den herrlichen Schutz des Zeltdaches gehabt, so hätten wir der Sonne spotten können. Jetzt konnten wir uns zum Troste nur sagen: „Auch das wird vorübergehen!“

Wir folgten der unendlichen Linie der Telegraphenstangen in einer Art Traumzustand. Jene Linie hatte etwas Verführerisches an sich. In dieser schrecklichen Eintönigkeit gewährte sie dem Auge eine Abwechslung, die uns Anregung bot. Bald lief sie geradeaus wie ein phantastischer, dünner, schwarzer, von einem Horizonte zum andern gezogener Strich, bald zeigte sie die Stangen in einer regelrecht ausgeführten Schwenkung wie Soldaten bei einer Übung. Der Vergleich mit Soldaten drängte sich uns namentlich dann auf, wenn wir die Stangen in Reih und Glied den Abhang einer Anhöhe emporklimmen sahen. An den Übergängen nahmen die sich eng aneinanderschließenden Linien oft überraschende nebelhafte Gestalten an, bald ähnlich der Spitze eines gotischen Turmes, bald einem in unendlicher Ferne liegenden zerklüfteten Berge gleichend. Wir beobachteten all diese Einzelheiten mit kindischer Aufmerksamkeit. Es kamen uns Gedanken von erschreckender Albernheit. Ich überraschte mich einige Male dabei, wie ich mechanisch die Stangen zählte, indem ich bei irgendeiner anfing, um mich schließlich doch zu verzählen. Für den aber, der nicht steuert, ist das Niederdrückendste auf einer derartigen Reise die Untätigkeit. Zuerst beobachtet man, sinnt nach, dann phantasiert man, und schließlich geht das müde Denken in Stumpfsinn über; kein Gesichtseindruck erweckt es wieder, und so bleibt man in einem Zustande schweigender,

ruhiger Empfindungslosigkeit. Der Geist entschlummert und lullt sich in die süße Geistesabwesenheit des Traumes ein.

„Eine Jurte!" rief der Fürst aus.

Es war 2 Uhr nachmittags. Diese Worte rüttelten uns plötzlich auf, als hätten sie ein Wunder angekündigt.

„Wo, wo?"

„Dort, linkerhand, unter jenen Felsen!"

„Wir kehren in die Welt zurück!"

„Es werden wandernde Nomaden sein. Es gibt hier keine Weideplätze. Wer kann hier leben?"

Wir betrachteten die Jurte, vor der ein Pferd angebunden war. Nach kurzer Zeit entdeckten wir ein beladenes Kamel, das von einem Mongolen geführt wurde, der stehenblieb und uns lebhaft zuwinkte. Wir warteten auf ihn, und der Mongole eilte unter tiefen Verbeugungen auf uns zu, zog aus seinem Rocke ein großes in ein Tuch geschlagenes Paket hervor und begann es langsam zu öffnen. In dem Paket befand sich ein zweites, in dem zweiten ein drittes ... Aus dem letzten Paket endlich kam ein Telegramm zum Vorschein, das der Mann uns feierlichst überreichte.

Das Telegramm war an Du Taillis gerichtet; wir gaben es dem Karawanenführer zurück und bedeuteten ihm, er möge seinen Weg nach Süden weiter fortsetzen. Er schnürte sein Paket sorgfältig wieder zusammen, das sicherste Mittel, um ein wertvolles Papier nicht zu verlieren, das aber Geschäftsleuten nicht zu empfehlen sein würde! Wir bemerkten dabei, daß das Kamel mit zwei Benzinbehältern beladen war. Nun verstanden wir: der „Spyker", der wahrscheinlich Mangel an Brennmaterial litt, hatte von Pang-kiang nach Udde telegraphiert, um sich zwei Kannen aus dem Depot schicken zu lassen, und diese beiden Kannen waren unterwegs. In Pang-kiang hatten wir ihm einige Liter von unserem Benzin abgetreten, und ich glaube, die beiden „de Dion-Bouton" hatten dasselbe getan.

Um 4 Uhr befanden wir uns zwiſchen niedrigen Felſen, die hier und da aus der Ebene emporragten wie Klippen über das Meer. Am Abend vorher war es uns nicht gelungen, die Station Pangkiang zu erblicken, und wir hatten ſchon geglaubt, ſie verfehlt zu haben; jetzt ſahen wir Udde in jedem fernen Felſen. Bei jedem Schritt wurden wir enttäuſcht. Um die Telegraphendrähte nicht aus den Augen zu verlieren, ſuchten wir ihnen überallhin zu folgen, auf die Rücken von Hügeln, zwiſchen Steine und Felsblöcke; die Weiterfahrt geſtaltete ſich auf dieſe Weiſe ſehr mühſam. Gegen 5 Uhr kam eine aus einer Anhäufung runder Felſen gebildete Anhöhe in Sicht, an deren Fuße, mit den Steinen in eins verſchmolzen, ein einziges chineſiſches Häuschen ſtand; es war Udde. Wenige Minuten ſpäter zogen wir in dieſen Ort der Freude ein, der auf ein Haar jenem glich, den wir am Morgen verlaſſen hatten.

Wir wurden nicht von einem, ſondern von zwei dienſteifrigen Telegraphenbeamten empfangen, und waren im Augenblicke eines Umzugs angelangt. Der alte Telegraphiſt von Udde ſtand im Begriff, ſeinen Poſten zu verlaſſen, und traf die Vorbereitungen zu einer ſiebzehntägigen Karawanenreiſe, um nach Kalgan zu gelangen. Zwiſchendurch weihte er den einige Tage zuvor angekommenen neuen Kollegen in die Pflichten ſeines Amtes ein.

Der Mann, der die Wüſte verließ, war glücklich. Die ihn erfüllende Befriedigung machte ihn redſelig. Er folgte uns lächelnd überallhin. Sobald wir uns umwandten, waren wir ſicher, den kleinen, mageren Chineſen zu ſehen, bewaffnet mit einem großen Pincenez an einer langen Schnur, bereit, uns die ganze Fülle ſeiner Freude anzuvertrauen. Während ich meinen telegraphiſchen Bericht niederſchrieb, ſagte er zu mir:

„Ich gehe nach Schanghai.“

„So?“

„Ja, weil ich aus Schanghai bin. Ich bin Witwer (geziertes Lächeln) und ich bin Chriſt.“

„Das freut mich.“

„Mein Vater will, daß ich wieder heirate. Und ſo heirate ich denn, ſobald ich nach Schanghai komme.“ (Gelächter.)

„Lieben Sie denn Ihre zukünftige Frau?“

„Nein. Ich kenne meine Braut nicht. Mein Vater hat ſie mir ausgeſucht.“

„Und wenn ſie Ihnen nicht gefällt?“

Er ſah mich erſtaunt an und lächelte herablaſſend, als er antwortete:

„Mein Vater hat ſie mir ja ausgeſucht. Das iſt ſo Brauch bei uns. Ich reiſe übermorgen. Ha, ha!“

An dieſem Abend warteten wir vergeblich auf die Ankunft der übrigen Automobile.

Schweigend verzehrten wir etwas Reis und das ewige Cornedbeef; dann ſtreckten wir uns, in die Pelze gehüllt, auf der Erde aus. Seit zwei Tagen hatten wir vergeſſen, etwas zu uns zu nehmen. Der Durſt hatte den Hunger nicht aufkommen laſſen.

Achtes Kapitel.

Die Stadt der Wüste.

Das ferne Gebirge. — Ein Bild der Verödung ringsum. — Die Stadt der Wüste. — Ein geheimnisvolles Automobil. — Auf der Antilopenjagd. — Urga.

Udde war unsere zweite Vorratstation, und wir fanden hier Benzin, Öl, Fett, das alles von Peking mit einer Karawane gekommen und in einem wirren Haufen von Paketen und Fässern in einem Winkel des Hofes beieinanderlag. Unterwegs war etwas Benzin durch die Ritzen der beschädigten Fässer gelaufen; trotzdem hatten wir zur Genüge davon, um die Behälter der Maschine zu füllen; wir ließen auch noch einige volle Behälter zurück und baten die Telegraphisten, sie unseren Kollegen für den Fall auszuhändigen, daß sie ihrer bedürften.

Am 20. Juni kurz vor Tagesanbruch kam ein Mongole von dem mehr als einen Li von der Telegraphenstation entfernten Brunnen von Udde und überbrachte uns Nachrichten. Am Brunnen hatte er Karawanenführer angetroffen, die nach einem langen Nachtmarsche von Süden her dort angelangt waren; sie hatten ihm berichtet, daß „die fremden Wagen" am vorhergehenden Abend 180 Li (etwa 80 Kilometer) von Udde entfernt gelagert hätten. Die Entfernung erschien uns etwas übertrieben; die Karawane konnte in der Nacht nicht mehr als 100—110 Li zurückgelegt haben, und die Automobile mußten sich etwa 60 Kilometer von uns entfernt befinden. Der

Fürst beschloß, zwei Tage in Urga, der Hauptstadt der Mongolei, wo wir am Abend des folgenden Tages einzutreffen gedachten, auf sie zu warten, wie wir dies auch in Kalgan getan hatten.

Im Westen funkelten noch einige Sterne, als wir nach Tauerin, der nächsten, über 300 Kilometer entfernten Telegraphenstation, aufbrachen, nachdem wir eine Tasse guten heißen Tees geschlürft und uns unter Dankſagungen von unseren beiden Telegraphisten verschiedet hatten.

Der Morgen war frisch, und wir hatten uns in unsere Pelze gehüllt, die kaum genügten, um uns zu erwärmen. Aber drei Stunden später hatten wir sie schon über die Rücklehnen unserer Sitze gelegt. Um 9 Uhr begannen wir von neuem unter den Qualen der Hitze zu leiden.

Wir hätten schwören können, daß die Hitze von Tag zu Tag zunehme; in Wahrheit aber wurde sie uns nur fühlbarer infolge der überaus großen Empfindlichkeit unserer kranken Haut. Als der Tag vorschritt, brachte uns nicht einmal der Luftzug der raschen Fahrt mehr Erleichterung. Wir hatten manchmal die Empfindung, als seien wir von dem glühenden Atem eines Ofens umgeben, als näherten wir uns allzusehr einer unsichtbaren Feuersbrunst. Der unaufhörliche, quälende Durst peinigte uns wieder; die übermäßige Trockenheit der Luft dörrte uns die Kehle aus, und es war uns, als ob wir ganz austrockneten. Das Antreffen eines Brunnens war ein Fest.

Ich erinnere mich als eines der köstlichsten Genüsse der Minuten, in denen ich meine Lippen an den Rand des mit frischem Wasser gefüllten Eimers setzen konnte. Es war ein Trinken in vollen, langen, gierigen Zügen, mit den Füßen im Schmutz, der sich um den Brunnen angehäuft hatte, das Gesicht nach unten gewandt, fast eingetaucht in das Wasser, das überfloß, in den Hals rann und sich über die Kleider ergoß; so groß war unsere Gier, rasch zu trinken, viel zu trinken, uns an der erquickenden Frische zu laben, die in Strömen in uns hineinrann.

In der mongoliſchen Steppe.

Digitized by Google

Als die Hitze wieder begann, standen wir unter dem Banne eines unstillbaren Verlangens, das uns nicht verlassen wollte; wir stürzten im Geiste eingebildete Getränke hinunter. Ettore dachte gewöhnlich an ein großes Glas eiskalten Bieres, das durch den Schaum getrübt war, aber nach und nach vom Grunde aus immer klarer wurde und in der Kehle prickelte, während an der beschlagenen Außenseite Tropfen zwischen den Fingern herabrannen. Alle Augenblicke bot er mir sein Glas Bier an; ich revanchierte mich dafür großmütig mit Eiskaffee. Ich weiß nicht, warum der Eiskaffee zu meiner geistigen Lieblingserfrischung in der Wüste wurde. Seltsam, wir nahmen uns ernstlich vor, bei unserer Rückkehr wahre Orgien im Trinken zu feiern, uns in Wahrheit daran zu erquicken, als müsse uns dieser Durst bis in unsere Häuslichkeit verfolgen. Und wir empfanden großes Bedauern um alle Biere und alle Eiskaffees, die wir früher getrunken hatten, ohne uns ihren unermeßlichen Wert zu vergegenwärtigen, ohne die Glückseligkeit zu fühlen, die daraus entspringen kann.

Mit Udde waren auch die Felsen verschwunden. Stundenlang zog sich der Weg durch eine endlose Reihe von Tälern hin, die von niedrigen sandigen Hügeln von rötlicher Farbe eingeschlossen waren. Auf den Hügeln fanden wir mitunter eine kurze steinige Strecke, mitunter auch schweren Sand, der den Motor ermüdete, aber im allgemeinen konnte sich das Gelände für den Automobilsport nicht besser eignen. Die Maschine wurde des öftern auf jungfräulichen Ebenen zur Maximalgeschwindigkeit angetrieben; wir wichen von jeder Spur eines Pfades ab, verließen die Fußtapfen der Kamele und drückten die Spur unserer Räder einem Boden auf, der überhaupt noch nicht betreten worden war.

Zum erstenmal jagte ein Automobil mit all seiner Kraft außerhalb der tyrannischen Schranken der Straße hin, Herr seiner selbst, seinem Ungestüm nach Laune und Belieben folgend wie ein freies Roß. Wir freuten uns über diese weiten schnellen Fahrten, die unsere Flucht unterstützten. Wir empfanden die Angst vor der Einsamkeit

und Stille immer beklemmender. Auf Hunderte von Kilometern waren wir die einzigen lebenden Wesen; wir litten unter einem unbestimmten geheimen tiefen Gefühl des Grauens über diese Vereinsamung, über das wir uns keine Rechenschaft ablegen konnten. Es war die Vorstellung einer uns weithin rings umgebenden Feindseligkeit, einer erbitterten Gegnerschaft der Erde selbst. Wir betrachten die Erde stets als eine großartige Persönlichkeit, nennen sie Mutter Erde, finden sie bald lächelnd, bald ernst, wir legen ihr Sprache und Leidenschaften bei; sie hat Gesichtszüge, die Empfindungen erwecken; es liegt etwas in ihr, was einer Seele gleicht, einer großen Seele. Wir fühlen dies instinktmäßig; wenn wir allein in einer Gegend sind, so haben wir Empfindungen von Freude oder von Trauer, die von dem herrühren, was sich unseren Augen darbietet, Empfindungen, die die unerforschliche Emanation eines geheimnisvollen Lebens sind, das uns umgibt. Dort draußen entsprang aus diesem Geheimnis Abneigung. Man möchte sagen, die Wüste liebe ihre Stille und verteidige sie. Sie ist ein unermeßlicher Friedhof, der nicht entweiht werden will.

Wir sehnten uns danach, wenigstens einen Baum zu sehen. Ein Baum ist ein Gefährte, ein riesenhafter Freund, der im Schatten seiner geöffneten Arme Gastlichkeit und Ruhe bietet. Seit Kalgan hatten wir jedoch keine Bäume gesehen. Allerdings hatten wir gestern nicht weit von Udde solche anzutreffen geglaubt; am Ufer eines ausgetrockneten steinigen Gießbaches bemerkten wir sieben in einer Reihe stehende Bäume — sieben Wunder. Wir näherten uns ihnen und bemerkten, daß es tamarindenartige Sträucher waren von weit unter Mannshöhe; die Kahlheit des Bodens hatte uns über die Größenverhältnisse getäuscht. Jedenfalls betrachteten wir sie als große Seltenheit und erfreuten uns an ihrem Dasein und an ihrer Form.

Es war 10 Uhr geworden, als die Steppe wieder auftauchte.

Das Gras begann zaghaft die Talgründe mit Grün zu bekleiden, dann dehnte es sich über die Hügel aus und wurde einheitlicher und dichter. Im Grünen ließ sich ein Gezwitscher von Vögeln vernehmen,

schlagt schließlich, unschlüssig, hin, beim Losen, schwerschlagend, weitklagend. Als neues Zeitwort von Hilfsverben, wie: sonnenhaft, Hilfsverben sich wollen Hoch- und Zeitwörtern. Ich hab Recht, weil meine Meinung mir gute Gründe beibringt. Ich will Recht haben, weil ich mir Gründe beibringe. Ich soll Recht haben, weil ich Recht schaffe. Ich darf Recht haben, weil ich Recht habe. Ich bin Recht haben, weil ich Recht bekomme. Ich möchte Recht haben, weil ich Recht habe.

Aus der Sammlung von Adolf Hölzel in Stuttgart.

Wer Ihn von Schlagwörtern schwanken, von weichen Zeitwörtern, die Mittelgrad und der Langen einen Hilfsverben, Ich Recht Ich Verben Recht sich von Hilfsverben. Wissen hat von neu schwankenden Hilfsverben, Ich Recht Ich Verben Recht sich von Hilfsverben. Ich hab Recht, weil meine Meinung mir gute Gründe beibringt. Ich will Recht haben, weil ich mir Gründe beibringe. Ich soll Recht haben, weil ich Recht schaffe. Ich darf Recht haben, weil ich Recht habe. Ich bin Recht haben, weil ich Recht bekomme. Ich möchte Recht haben, weil ich Recht habe.

Die Gedankenfolge der Satzzeichen gegen eine modernen Satzzeichen Ich Recht Ich Verben Recht sich von Hilfsverben. Ich hab Recht, weil meine Meinung mir gute Gründe beibringt. Ich will Recht haben, weil ich mir Gründe beibringe. Ich soll Recht haben, weil ich Recht schaffe. Ich darf Recht haben, weil ich Recht habe. Ich bin Recht haben, weil ich Recht bekomme. Ich möchte Recht haben, weil ich Recht habe.

Im Fluge durcheilten wir eine vollständig ebene Fläche, eine Fahrt von 60 Kilometern ohne Unterbrechung, die, wie wir hofften, nicht eher enden würde als auf unserem neuen Halteplatz. Aber die Fahrt ging zu Ende, die Ebene ging zu Ende, die Steppe ging zu Ende, es verstummte der Gesang der Lerchen, und wir steuerten vorsichtig in eine steinige, traurige, nackte, öde Gegend! Von neuem waren wir von der Wüste eingefangen. Wir machten an einem Brunnen mitten im Lager einer chinesischen Karawane halt. Die Karawanenführer traten halbnackt aus ihren blauen Zelten und näherten sich uns.

„Wie weit ist es bis Tauerin?" fragten wir.

Sie wiesen nach Norden mit einer ausdrucksvollen Handbewegung, die sagen sollte: Sehr, sehr weit.

„Wieviel Li?"

Sie wußten es nicht. Einer von ihnen sagte:

„Zwei Tagereisen."

Ein anderer erzählte ein langes und breites von Tauerin, von einem Berge, bezeichnete uns einen Punkt, an dem die Straße eine kleine Anhöhe emporstieg, und es gelang uns zu verstehen, daß Tauerin am Fuße eines Berges liegen müsse und daß der Berg von jenem Punkte der Straße aus sichtbar sei.

Wir hatten uns nicht getäuscht. In der Tat bemerkten wir, als wir die Maschine über die Anhöhe trieben, am Horizonte die Umrisse eines riesigen Felsens, eines Gibraltars der Wüste. Er konnte nicht weniger als 70 Kilometer entfernt sein, und wir sahen ihn nur infolge der außerordentlichen Durchsichtigkeit der Atmosphäre. Er war blaßblau, und wie auf dem Meere, wenn Land in Sicht kommt, so verloren wir ihn aus den Augen; er entschwand zeitweilig unseren Blicken, sein Umriß zerfloß, und die Vision löste sich in strahlende Lichtfülle auf. Wir mußten geduldig mit dem Auge die Linie des Horizontes absuchen, um die zitternde, flüchtige Erscheinung wieder aufzufinden.

Der Weg ſtieg an, und der Berg von Tauerin ging unter wie ein Geſtirn. Es begann eine neue endloſe Reihe von ausgedörrten Tälern und Anhöhen. Auf jedem Hügel erwarteten wir unſer Gibraltar in größerer Nähe zu ſehen. Aber wir ſahen überhaupt nichts mehr. Die Stunden gingen vorüber und ſchienen uns eine Ewigkeit. Wir fühlten uns müde, abgeſpannt, als ſei unſere Kraft in den mächtig arbeitenden Motor übergegangen. In Wahrheit beflügelten wir ihn dermaßen durch unſer beſtändiges Verlangen, begleiteten ihn mit ſolcher Willensanſpannung, daß wir tatſächlich eine phyſiſche Schwäche ſpürten. Der Weg war nicht immer leicht fahrbar, und wir folgten jeder Bewegung der Maſchine mit einer Aufmerkſamkeit, die unſer ganzes Nervenſyſtem anſpannte.

Der große Felſen kam nicht wieder zum Vorſchein. Stets wiederholten wir mit erneuter Zuverſicht: „Dort werden wir ihn ſehen in wenigen Minuten ...“ Nichts. Jede Enttäuſchung brachte uns um Hunderte von Kilometern zurück. Nach vier Stunden war unſer Glaube zu Ende.

„Jener Berg war eine durch die Telegraphendrähte hervorgerufene optiſche Täuſchung!“ rief ich aus und zeigte auf die ſeltſamen, verſchwommenen Formen, die die Verkürzung der langen Reihe der Stangen am Horizonte zeichnete.

„Wenn es ein Berg geweſen wäre, ſo wäre er nicht verſchwunden“; bemerkte Ettore weiſe.

„Und doch konnte es nichts anderes als ein Berg ſein“, ſchloß Don Scipione, den ich im ſtillen für eigenſinnig hielt.

Wir mußten uns überzeugen, daß wir noch weit vom Ziele entfernt waren, und verfielen in melancholiſches Brüten.

An dieſem Tage war mir der Platz auf dem Tritte zugefallen, der ungewohnte und nicht immer angenehme Empfindungen in mir erregte. Er nötigte mich, in gekrümmter Haltung zur Seite geneigt zu ſitzen, die Füße nach links auf dem Trittbrett, außerhalb des Automobils, den Kopf nach rechts gewandt, eine Stellung, wie ſie einer

Mongolenfrau aus Urga.

badenden Nymphe angemeſſen, aber für eine lange Fahrt reichlich unbequem iſt. Das Geſicht, das ſich in der Höhe des Motorkaſtens befand, erhielt alle heißen Ausſtrömungen der Maſchine. Dazu kam ein ſtetes Schwanken des Gleichgewichts bei den Wendungen und während der harten Stöße des Automobils; man mußte ſich an irgendeinen vorſpringenden Teil feſtklammern, um nicht infolge unvorhergeſehener Wirkungen der Zentrifugalkraft herausgeſchleudert zu werden. Alles das will bei einer Spazierfahrt nichts beſagen und iſt vielleicht ſogar amüſant. Es iſt aber von ernſter Bedeutung bei einer vielſtündigen Fahrt, wenn Müdigkeit und Langeweile [illegible] Muskeln und Gehirn erſchlaffen laſſen, wenn die erzwungene [illegible]weglichkeit, das Schweigen, die Eintönigkeit des Weges, die Hitze, das lange Wachſein allmählich ein Abſpannen der Nerven, eine Betäubung hervorbringen, die nicht Schlaf iſt, wohl aber ein Vergeſſen ſeiner ſelbſt, des Ortes und der Zeit, eine unbezwingliche Mattigkeit und Bewußtloſigkeit. Man verfällt in ein Delirium der Ruhe und Untätigkeit. Das Auge blickt verſtändnislos. Alles verliert ſeine Bedeutung und ſeinen Reiz. Ich erinnere mich, eine unbeſtimmbare Zeit hindurch die Umdrehung eines Rades beobachtet zu haben, deſſen breiter Pneumatikreifen mir ein grauer, gleichmäßig herabſtürzender Waſſerfall von ewiger Dauer zu ſein ſchien und der mich wie ein Strudel anzog. Der Boden zu meinen Füßen ſchoß vorbei wie jene ſeltſamen, grauenerweckenden Ströme, die wir in unſeren Fieberträumen überſchreiten. Einmal erſchien mir alles dunkel, verworren dahin-

zujagen. Nur eines begriff ich: ich war in Gefahr, zu stürzen. Nur ein kleiner Teil meines Wesens war noch wach, in dem verdunkelten Bewußtsein wachte der Instinkt wie ein Soldat auf Posten und schlug Alarm. Aber ich vermochte nicht mehr auf ihn zu hören. Ich fühlte, daß ich fiel, und leistete keinen Widerstand, es überkam mich eine wohlige Gleichgültigkeit... Mehr als einmal packte mich eine Hand kräftig an der Schulter, und ich hörte die Stimme des Fürsten mir zurufen:

„Achtung! Sie fallen!"

Und ich erwiderte sofort mit dem Schamgefühl dessen, der in trunkenem Zustande überrascht worden ist:

„Nein, nein, es hat keine Gefahr."

Unvermutet kam der Berg wieder zum Vorschein. Er war ungefähr 15 Kilometer entfernt und schien aus einem riesenhaften Felsblock mit senkrechten Wänden zu bestehen; er erhob sich über einem Hügel, der vielleicht von den Trümmern des Felsens herrührte. Augenscheinlich bildete die lange Reihe von Ebenen und Anhöhen, durch die wir soe[illegible]n waren, in ihrer Gesamtheit eine weite Einsenkung, eine riesig[illegible]ng, eine „Gobi", und dieser Umstand hatte uns daran gehindert, den Berg von Tauerin nach seinem ersten fernen Erscheinen wieder zu erblicken. Je näher er kam, desto seltsamer erschien er.

Es war nicht ein einzelner Felsblock; es war eine Gruppe von Klippen, eine Anhäufung von Felsen, eine Kolonie von Schären, etwas wie ein ungeheuerer Dbo, errichtet von dem Glaubenseifer eines Volkes von Titanen. Dreiviertel Stunde später fuhren wir zwischen Steinen und Blöcken in eine phantastische Gegend ein.

Wir stiegen den Abhang des erwähnten Hügels hinan, der von dem Felsen mit seinen bizarren, furchterregenden Umrissen überragt wurde. Wir hatten den Eindruck, als befänden wir uns in einer ungeheueren Ruine, als wären wir an einem Orte, an dem eine Welt zusammengebrochen war. Diese riesigen, seltsamen Steine schienen aus der Höhe

herabgefallen zu sein, umgestürzt, fortgeschleudert, zertrümmert von der Wut einer unermeßlichen Katastrophe. Zu der Verödung gesellte sich die Wüste. Die Wüste schlummerte nicht mehr auf stillen, weiten Ebenen; hier bäumte sie sich ungestüm auf und nahm gewalttätige Formen an; sie schien sich nicht mehr zur Abwehr, sondern zur Zermalmung zu rüsten.

Die Maschine fuhr auf der Karawanenstraße mühsam bergan, und ihr Schnaufen wurde vom Echo zurückgeworfen. Wir suchten zwischen den Felsen nach der Telegraphenstation; ohne es zu bemerken, hatten wir unseren Führer, die Telegraphendrähte, verloren und befanden uns wie verlassen in jener unheimlichen Einsamkeit. Es gelang uns nicht, unseren schmerzlich ersehnten Zufluchtsort zu entdecken.

Aus einem Loche schlüpfte ein Fuchs heraus, der, anstatt erschreckt zu fliehen, uns eine lange Strecke begleitete; gelehrig wie ein Hund, kehrte er uns die spitze, gestreifte Schnauze zu und schleppte die prächtige, langbehaarte Rute hinter sich her. Dann verschwand er.

Wir gelangten auf den westlichen Gipfel der Anhöhe. Die Felsen rundeten sich nach dieser Seite ab und nahmen die Gestalt von riesigen Tiergruppen an. Wir fuhren bergab, der Ebene zu.

Mit einem Male sahen wir über diesem ungeheueren Steinhaufen vier goldene Kugeln in der Sonne glänzen. Sie waren von gleicher Größe, hielten sich in derselben Höhe und waren symmetrisch verteilt. Wir betrachteten sie mit angespannter, stummer Aufmerksamkeit. Sie schwebten über dem Felsengewirr, das zur Linken der Straße herabfiel, einige hundert Meter vor uns. Als wir unseren Weg fortsetzten, entdeckten wir zwischen den Blöcken einen breiten Zwischenraum, und unsere Neugierde ging in Verwunderung über, die Verwunderung in sprachloses Staunen, je mehr die verworrenen Bilder in diesem von der Sonne grell beleuchteten Zufluchtsorte feste Gestalt annahmen. Einige Minuten später brachten wir das Automobil zum Stehen, um mit gierigen Augen das unglaubliche Schauspiel einer

Stadt zu betrachten, einer Stadt seltsamen Aussehens, einer Märchenstadt!

Wir konnten sie von der Höhe überblicken. Felsen umgaben sie von allen Seiten und vertraten die Stelle von Mauern. Die goldenen Kugeln bildeten die Bekrönung von vier großartigen Tempeln, die sich nach Süden zu aneinanderreihten. Diese heiligen Gebäude hatten nichts gemein mit dem Tempel, den wir in der Nähe von Pang-kiang gesehen hatten, dem Tempel des alten unbeweglichen Priesters. Sie waren auf großen Plattformen von Holz errichtet, wie die buddhistischen Bauten Japans; sie schienen ganz aus geschnitztem, bemaltem, vergoldetem Holze zu bestehen; sie hatten Dächer, die an den Ecken aufgebogen waren wie die chinesischen, aber ohne in jene charakteristische Linie auszulaufen, die dem Dache eines Zeltes gleicht und die vielleicht im Zelte ihren Ursprung hat, ihre Firste endeten im Gegenteil in Giebeln. Auf der äußersten Spitze befand sich immer eine goldene Kugel. Diese Gebäude glichen einander und standen jedes abgesondert von den übrigen. Ihre Großartigkeit rührte von ihrer isolierten Lage her. Rings umher keine Pflanze, kein Anzeichen von Grün, nur Sand und Felsen. Die Stadt lag ein wenig entfernt und ließ ehrfurchtsvoll einen freien Raum zwischen sich und ihren Tempeln.

Man kann sich keine seltsamere Stadt vorstellen. Sie bestand aus einer Menge kleiner weißer Häuser aus Kalk und Holz, mit quadratischen, regelmäßigen Dächern, aus geraden und breiten Straßen. Die Stadt und die Tempel schienen neu, aber ausgestorben. Die Straßen waren verlassen. In dem hellen Lichte, das in sie einströmte, bemerkten wir kein menschliches Wesen. Der Ort, der unversehens wie durch Zauberei vor uns auftauchte, schien unbewohnt zu sein. Oder besser, nicht von Menschen bewohnt, weil wir von Zeit zu Zeit Hunde bemerkten, die durch die Straßen liefen, an den Häusern entlang schlichen und sich an den schattigen Stellen auf allen vieren ausstreckten. Die Stadt schwieg wie die sie umgebende Wüste.

Wer mochte in diesen Gegenden leben? Mönche, sicherlich. Wir glaubten uns plötzlich vor einem Bergneste des Lamaismus zu befinden. Wir ließen das Automobil stehen und näherten uns der Lamastadt, indem wir auf einen mächtigen Felsblock kletterten. Nur Menschen, die im Gebet und in religiöser Vertiefung ihren Lebenszweck erblicken, konnten eine solche Regungslosigkeit und solches Schweigen beobachten. Da drang von irgendeinem Punkte eine laute, helltönende, frohe Kinderstimme zu uns empor. Ihr Klang genügte, um uns zu sagen, daß dort nicht nur Mönche wohnten. Wir stiegen nicht zu den Häusern hinunter, aus Furcht, einen gefährlichen Fanatismus zu erwecken. Auch hatten wir große Eile, unseren Lagerplatz aufzusuchen. Wir kehrten daher zum Automobil zurück und setzten unsere Nachforschungen nach der Telegraphenstation fort. Die geheimnisvolle Stadt entschwand unseren Blicken.

Wir bemerkten einen Hirten, der eine kleine, im Schatten der Felsblöcke grasende Herde bewachte, aber zu weit entfernt war, als daß wir mit ihm hätten sprechen können. So begannen wir auf der nördlichen Seite des Berges hinunterzufahren. Die Telegraphenstation war noch immer nicht sichtbar. Wir kehrten daher zurück und beschlossen, die Lamas der heiligen Stadt zu befragen.

Von neuem in die Nähe der Stadt gelangt, begaben wir uns zu Fuß nach dem bewohnten Teile. Irgend jemand hatte uns gesehen. Männer eilten aus den Straßen heraus und stiegen, von Hunden begleitet, zu uns empor, allen voran ein Greis. Der Fürst wandte sich mit einem Zeichen des Grußes an ihn. Der Alte wich zurück und floh. Der Gruß wurde bei einem jungen Manne wiederholt, der ihn glücklicherweise festen Fußes und mit einem der Sachlage entsprechenden Mute entgegennahm.

Wie aber sollte man einen mongolischen Lama nach dem Wege zu einer Telegraphenstation fragen? Nachdem wir alle chinesischen Worte, die zum Ziele führen konnten, gebraucht, alle Gesten, die nach unserer Meinung Drähte, Stangen, Häuschen, Tele-

graphieren bezeichneten (an dieſer Stelle der Mimik ahmten wir mit der Stimme das Geräuſch des Stiftes in einer Weiſe nach, die uns vollkommen erſchien: tick-tick tick, tick-tick tick), wiederholt hatten, erzielten wir nur das eine praktiſche Reſultat, daß das ganze Lamaiſtenkloſter von Tauerin lachte. Das war wenigſtens etwas! Das Mißtrauen verſchwand, der Humor beſiegte den Widerſtand, die Mönche drängten ſich vertraulich um uns und freundeten ſich mit uns an. Aber den Weg zur Station fanden wir nicht.

Der Fürſt hatte jetzt eine glückliche Idee; er holte ſein Notizbuch hervor und zeichnete Striche, die die Telegraphenſtangen darſtellen ſollten, verſah ſie mit Iſolatoren und ſpannte Drähte dazwiſchen. Die Lamas verfolgten ſeine Arbeit mit geſpanntem Intereſſe, ſtießen einander an und reckten die Hälſe. Es waren Männer jeden Lebensalters, mit glattraſiertem Kopf und Geſicht, in Kutten und Mäntel von gelber und roter Farbe gehüllt. Viele trugen den Mantel auf dem bloßen Körper, wie eine Toga über die linke Schulter geſchlagen, und bedeckten mit einem Zipfel des Mantels den Kopf. Kutten, Mäntel und Menſchen waren gleichmäßig ſchmutzig; Waſſer iſt in der Wüſte ſelten. Wer ahnt, was für ein aufregendes Erlebnis unſere Ankunft für jene Eremiten war, die ſich von der Welt abgeſchloſſen haben, um die heiligen Schriften des Buddhismus zu ſtudieren und über ſie nachzudenken! Die Mongolen tragen ihre aus dem fernen Tibet ſtammenden heiligen Bücher mit ſich in die ödeſten Gegenden; ſie verbergen ſie wie einen Schatz. Sie ſind der Anſicht, daß die milde Lehre Buddhas nur in der Einſamkeit und Stille vollſtändig begriffen werden könne.

Nachdem der Fürſt die Drähte gezeichnet hatte, ging er an die Darſtellung der Telegraphenſtation, in der ſich die Drähte vereinigten, und tippte dann mit dem Finger darauf, um anzudeuten, daß dies der Gegenſtand unſerer Fragen, der eigentliche Zweck ſeiner langen Arbeit ſei. Da begriffen die Lamas den Sinn der Hieroglyphen! Geſtikulierend und laut durcheinanderrufend ſetzten ſie ſich in

Bewegung, um uns die Richtung zu zeigen. Auf die Straße gelangt, blieben sie beim Anblick des Automobils erstaunt stehen. Sie umringten es und betrachteten es mißtrauischen Blickes. Eine Menge Hunde war den Mönchen gefolgt und schnüffelte indiskret überall herum. Ettore glaubte den Augenblick gekommen, die Maschine in Bewegung zu setzen. Er drehte die Kurbel zweimal mit Macht herum, der Motor trat lärmend und brausend in Tätigkeit, und die Hunde und die Lamas flohen Hals über Kopf der heiligen Stadt zu!

Zum Glück hatten wir begriffen, daß die Telegraphenlinie sich in östlicher Richtung auf engen, sich zwischen den Felsen hindurchwindenden Pfaden hinziehe. Ich weiß nicht, wie es dem Automobil glückte, die steilen Abhänge bis zur Höhe des Hügels hinaufzuklimmen, eine Art Gang zwischen den Felsblöcken zu passieren und auf der andern Seite wieder hinunterzugelangen. Tatsache ist, daß wir auf eine Wiese kamen, auf der schon der Abendschatten lag — und mitten auf der Wiese lag die dritte Telegraphenstation der Mongolei, klein wie ihre Mitschwestern, wie diese ein Lehmbau und doch in unseren Augen so verlockend!

„Wissen Sie schon?" fragte uns der chinesische Telegraphist in großer Eile — „es ist ein anderes Automobil vorübergekommen. Es fuhr nach Urga."

„Ist es möglich?"

„Ja, es hat hier nicht gehalten. Es fuhr rasch wie der Wind."

„Teufel noch mal!"

„Ich habe es ganz deutlich gesehen, es kam aus der Richtung von Udde her."

„Wann denn?"

„Vor einigen Stunden."

Wer konnte uns überholt haben? Wir hatten nichts gesehen. Vielleicht, während wir den Weg suchten ... Oder war einer der „de Dion-Bouton" die ganze Nacht durch gefahren und uns zuvorgekommen?

„Sind Sie ganz ſicher?“ fragten wir. „War es ein Automobil?“

„Ganz ſicher. Es kam von Udde, fuhr nach Urga, und ich habe ſofort telegraphiert.“

„War es ſo wie das unſrige?“

Barzini zu Beſuch beim chineſiſchen Gouverneur der Mongolei.

„Viel kleiner; o, viel kleiner.“

„Bitte in Udde wegen aller Automobile einmal anzufragen.“

„Sofort.“

Und der dienſtfertige Chineſe ſetzte ſich an den Apparat. Einen Augenblick ſpäter erhob er ſich und erklärte würdevoll:

„Udde ſpeiſt. Es bittet um fünf Minuten Friſt, um zu Ende zu eſſen.“

Als Udde gespeist hatte, sandte es die erbetenen Nachrichten, die der Telegraphist uns nach und nach übersetzte, wie er sie von dem Papierstreifen ablas.

„Die ‚Itala' hat Udde heute morgen um 4 Uhr verlassen ..."

„Sehr gut. Und dann?"

„.... Der ‚Spyker' hat gestern 100 Li nördlich von Pang-kiang halten müssen aus Mangel an Benzin, das ihm mit einem Kamele zugesandt wurde ... Die ‚de Dion-Bouton' sind heute 1 Uhr nachmittags zusammen in Udde eingetroffen und um 2 Uhr weitergefahren."

„Sonst nichts?"

„.... Der dreirädrige ‚Contal' ist bis jetzt weder in Pang-kiang noch in Kalgan gemeldet worden ... Der Tu-tung von Kalgan hat berittene Soldaten ausgeschickt, um ihn zu suchen. — Das ist alles."

Es war klar, daß der „Spyker" sich mindestens 400 Kilometer hinter uns befand und die beiden „de Dion-Bouton" 200. Das Geheimnis des Automobils, das einige Stunden vorher durchgekommen war ohne anzuhalten, war aufgeklärt. Wie hatten wir es nicht sofort verstehen können!

„Das waren wir", erklärten wir dem erstaunten Chinesen. „Wir waren es, die dort vorbeifuhren. Wir haben nicht gehalten, weil wir das Telegraphenamt nicht sahen, das wir auf allen Seiten des Hügels suchten, nur nicht auf der richtigen."

„Das Automobil, das vorüberfuhr, erschien mir kleiner", bemerkte er zweifelnd.

„Infolge der Entfernung."

„Das ist wahr. Die Entfernung verkleinert alles."

Nachdem er diese tiefe Wahrheit ausgesprochen hatte, zeigte sich der Telegraphist vollkommen überzeugt.

Bei der Berechnung der zurückgelegten Strecke stellte es sich heraus, daß wir das erste Tausend Kilometer von Peking aus hinter uns hatten. Um dies Ereignis festlich zu begehen, beschlossen wir, ein

opulentes Mahl zu halten. Ein Hirt und Lama, der in diese Gegend gekommen war, verkaufte uns ein Lamm, das wir ihm mit Stücken eines Silberbarrens bezahlten (gemünztes Geld hat bei den Mongolen keinen Kurs), die wir ihm gewissenhaft auf einer kleinen in Kalgan gekauften Wage zuwogen. Das Lamm, das den geschickten Händen des Telegraphisten anvertraut wurde, erschien einige Stunden später wieder vor uns in der Gestalt eines riesigen Stückes dampfenden gekochten Fleisches, das uns als das köstlichste Gericht der Welt vorkam.

Vor den zusammengelegten Knochen zündeten wir uns dann unsere Zigaretten an und unterhielten uns beim Scheine einer in den Hals einer Flasche gesteckten Kerze eingehend über die nahe Wüstenstadt, deren Weichbild von keinem weiblichen Fuße betreten werden darf, von unserer Reise, von dem nächsten Haltepunkte. Wir hatten Müdigkeit, Durst, alle Leiden der langen Tagereise vergessen, dreizehn endlos lange Stunden der Fahrt in glühender Sonnenhitze, in aufreibender Anspannung der Nerven, unter tausend Zweifeln und Ängsten.

Wie klein und verächtlich erschienen uns nun die überwundenen Schwierigkeiten! Die Zukunft spornte uns dermaßen an, daß wir keine Zeit verloren, zurückzublicken. Diese Neigung, Schlimmes zu vergessen, macht das größte Glück des Menschen aus. Jeden Morgen fühlten wir uns beim Aufbruch stark und bereit zu neuen Anstrengungen, weil wir die Erinnerung an den vorigen Tag verloren hatten. Ein wohltätiger Schleier breitete sich über die überstandenen Leiden. Und beim Aufbruch glaubten wir immer, alle Schwierigkeiten seien zu Ende. Im Vergessen und im Hoffen liegen die Quellen unserer Kraft! Unsere Fahrt glich in vielen Stücken dem Leben.

Tauerin liegt am Rande der Wüste. Im Süden von Tauerin trostlose Unfruchtbarkeit, im Norden die grüne Pracht der Steppe. Jener hohe Felsen scheint als Wahrzeichen, als Leuchtturm an seinen Platz gestellt zu sein, um den unterwegs befindlichen Wanderern

die Grenze zwiſchen der toten und der lebenden Erde anzuzeigen, um den einen zu ſagen: „Bereitet euch vor zum Ende“, den andern: „Mut!“

Die Strecke zwiſchen Tauerin und Urga erſchien uns bezaubernd, vielleicht weil wir aus der Wüſte Gobi kamen. Wir fanden alles entzückend: das Gras, den Weg, den Himmel. Denn auch der Himmel hatte ſich verändert; er war bewölkt, und wir bewunderten die Wolken, die ſich darin gefielen, ihre langen, flüchtigen Schatten wie rieſige, zarte Liebkoſungen über uns hingleiten zu laſſen. Wir fuhren 50 Kilometer die Stunde, zuweilen 60. Das Gelände war leicht gewellt, und wir ließen uns die ſanften Abhänge hinabgleiten mit dem ganzen Ungeſtüm der Geſchwindigkeit und des Schwergewichts. Wir waren fröhlich, fanden tauſenderlei zu ſprechen, machten uns auf alles aufmerkſam, was wir ſahen, und dachten laut.

Ettore fragte, um wieviel Uhr wir in Kalgan eintreffen würden — ja, in Kalgan, da Ettore in ſeiner Vorliebe für Vereinfachung die Namen aller durchfahrenen und der noch zu durchfahrenden Orte unterdrückte, zur bequemeren Bezeichnung aber ein paar übriggelaſſen hatte. Und dieſe paar wandte er ohne Unterſchied auf alle an. Es war eine Art Rauderwelſch; Kalgan bedeutete: „jene Stadt, welche . . .“ Ettore hatte ein ſchlechtes Gedächtnis für Geographie; die Namen gingen an ihm vorüber, ohne haften zu bleiben, wie Vögel im Fluge; war es ihm aber gelungen, ſich eines Namens zu bemächtigen, ſo ließ er ihn nicht mehr los und er mußte ihm die Stelle aller andern vertreten, die ihm entwiſcht waren. Seine aufrichtige Gleichgültigkeit gegen die Reiſeroute hatte ihre beneidenswerten Seiten; wir lachten wohl über ſeine geographiſchen Schnitzer, aber nicht, weil es Schnitzer waren, ſondern wegen ſeiner friſchen Naivität, wegen des Zutagetretens ſeiner ungekünſtelten Schlichtheit; wir empfanden neben ihm den reinen Genuß, den die Berührung mit der Seele eines großen intelligenten Kindes verleiht. Für Ettore beſtand die Reiſe aus zwei einleuchtenden Wahrheiten: nämlich erſtens, daß wir zwei bis drei Monate alle Tage

Ein Brunnen der südlichen Mongolei.

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R L

oder wenigstens fast alle Tage vom frühen Morgen bis zum Abend fahren müssen, und zweitens, daß, um anzukommen, das Automobil beständig gut gelenkt, überwacht, behorcht, nachgesehen, geprüft, besorgt, geputzt, geölt, eingefettet werden muß, wobei er niemals ermüden darf, sondern im Gegenteil dem Wagen seine ganze Aufmerksamkeit, Erfahrung, Intelligenz und Energie widmen muß. Dies war gerade Ettores Lieblingsarbeit. Wenn er abends an den Haltepunkten eintraf, so aß und schlief er nicht eher, als bis er die Maschine in Ordnung gebracht hatte; stundenlang lag er in den unglaublichsten Stellungen unter dem heißen Bauche des Automobils, von dem siedendes Öl heruntertropfte; zuweilen erhob er sich, von einem Zweifel ergriffen, zu den unmöglichsten Stunden vom Lager, und dann hörten wir ihn mitten in der Nacht Verschlüsse abschrauben, Stücke wegnehmen, um die feinsten Konstruktionsteile zu besichtigen und hierauf alles wieder an Ort und Stelle zu bringen. Bei Tagesanbruch war er stets in tadelloser Bereitschaft, nach — Kalgan zu fahren!

An diesem Morgen stießen wir wieder auf große Pferdeherden, die ihre prächtigen Manöver um uns herum ausführten. Wir erblickten Jurten; schwarze, zottige Hirtenhunde verfolgten uns; Schafherden stillten an Brunnen ihren Durst, Karawanen begegneten uns am hellen Tage. Alles stimmte uns heiter. Wenn wir nicht sprachen, sangen wir. Der Fürst pfiff beim Steuern seine Lieblingsarie, die „Petite Tonkinoise", die ich passend begleitete.

In der Ferne weideten einige Antilopenherden; vom Automobil aufgeschreckt, ergriffen sie die Flucht quer über die Straße vor uns. Wir hatten diese seltsame, den Antilopen eigene Art des Fliehens, die die armen geängstigten, über unsere Schnelligkeit entsetzten Tiere uns auf 20—30 Meter nahebrachte, noch nicht beobachtet. Die Jäger kennen diese sonderbare Taktik gut und sprengen daher nicht direkt auf das Wild zu, dessen Lauf viel rascher ist als der eines mongolischen Pferdes, sondern biegen etwas von der geraden Richtung ab, um es von der einen Seite zu fassen, da sie wissen, daß die Antilopen auf

Abfahrt des chineſiſchen Gouverneurs der Mongolei im Automobil.

Flintenſchußweite an ihnen vorüberſtürmen werden. Dieſes Vorüberjagen im rechten Winkel zur Richtung des Feindes iſt ein primitives Schutzmittel gegen die Verfolgung. Die Tiere nehmen an, ihr Ungeſtüm werde den Gegner aus der Richtung bringen und ihn zu einem Zeitverluſt zwingen, indem er eine andere Richtung einſchlagen muß und dann erſt wieder die Verfolgung aufnehmen kann.

Mit einem Male bemerkte ich in der Steppe, einige Kilometer von uns entfernt, einen außergewöhnlich langen Streifen von rötlicher Farbe, der ſich mit großer Geſchwindigkeit fortbewegte. Er wandte ſich nach rechts, in ſich ſelbſt erzitternd und von einer leichten Staubwolke verhüllt.

„Seht dort!“ rief ich und deutete mit der Hand darauf.

Im erſten Augenblick wußten wir nicht, um was es ſich handelte.

„Es läuft wie ein Zug.“

„Es ſind Tiere.“

„Es ſind Antilopen.“

„Ja, ja. Man ſieht es jetzt ganz deutlich.“

„Da iſt eine allein, den andern voraus.“

Digitized by Google

„Verehrter Herr Baron, wollen Sie mich entschuldigen?“

„Ich entschuldige Sie nicht!“

„Warum?“

„Weil Sie Ihren Hut aufbehalten haben!“

„Ich bitte tausendmal um Verzeihung!“

Mit einem tiefen Bücken hob er seinen Hut und setzte ihn wieder auf. Der Baron schien sich beruhigt zu haben, und ich war froh, daß ich mich so leicht aus der Affäre gezogen hatte. Da meinen Gönnern Gelegenheit geboten werden sollte, mich zu bewundern, so mußte ich mich in Positur setzen. Ich stellte mich auf einen Stuhl, ließ meine Flügel herabhängen, schlug

„Meine Bekannten haben mich!“ sagte ich.

„Sonst nichts?“ fragte der Baron.

Wir fühlten um unſere Geſichter einen Sturm, einen Orkan wehen. Mir kam der Gedanke, die Mauſerpiſtole zu nehmen, um eines von den Tieren zu ſchießen, es dann hinten auf das Gepäck zu ſchnallen und im Triumph nach Urga zu ſchaffen. Aber ich konnte meine Abſicht nicht in die Tat umſetzen. Mit überraſchender Schnelligkeit hatten die Antilopen die Richtung geändert und flohen, in zwei Gruppen geteilt, von denen die eine rechts, die andere links an uns vorüberjagte. Einige Augenblicke befanden wir uns inmitten dieſer ſeltſamen Herde, eingehüllt von dem Staube, den das Stampfen der feinen, nervigen und ſchnellen Hufe aufwirbelte. Von Zeit zu Zeit ſtürzte eines der zaghaften, vor Schreck wahnſinnigen Tiere, überſchlug ſich, wurde von den andern getreten oder überſprungen, richtete ſich mit einem Satze auf und ſtürmte weiter. Wir ſchrien in der Aufregung der Jagd; wir ſchrien, weil wir in gewiſſen Augenblicken, die alle Roheit und Leidenſchaftlichkeit in uns wiedererwecken, in die urſprüngliche Wildheit zurückfallen und weil wir keine andere Waffe beſaßen als die Stimme. Da wir nicht töten konnten, vergnügten wir uns daran, zu erſchrecken, und unſer Geſchrei ſteigerte den Schrecken der Opfer bis zur höchſten Todesangſt. Raſch jagte dieſes ſtürmiſche Durcheinander von gelben ſchlanken Rücken ſeitwärts in raſender Flucht von dannen und verſchwand in der Ferne in der Steppe.

Um 10 Uhr morgens gelangten wir in eine bergige, aber leicht zu paſſierende Gegend. Wir verließen die mongoliſchen Ebenen für immer. Die Gebirge Oſtſibiriens und Transbaikaliens entſandten zu uns ihre äußerſten Ausläufer, ihre letzten Erhebungen. Bald kamen wir in ein Tal, das uns endgültig die grenzenloſe Ausdehnung der Ebenen verbarg, die wir betäubt und unklaren Geiſtes verließen wie jemand, der nach einer langen Seereiſe das Land wieder betritt.

Jurten und Herden wurden häufiger. Wir begegneten einem Mongolen, der in rote koſtbare Seide gekleidet war, begleitet von einem andern, der zerlumpt genug ausſah, um für den Sklaven des erſteren zu gelten. Die beiden hatten ſich ins Gras geſetzt und ruhten,

wobei sie die Zügel ihrer Pferde um den Arm geschlungen hatten. Als sie uns erblickten, erhoben sie sich jäh vor Schreck und schickten sich an zu fliehen; aber es war zu spät, und einen Augenblick später fuhren wir rasch an ihnen vorbei. Als sie bemerkten, daß wir keine feindliche Absicht hatten, wagten sie uns nachzusehen und brachen in ein nichtendenwollendes Gelächter aus. Dieser Wagen, der von selbst lief, mußte auf sie wie eine überaus komische Erscheinung, wie ein heiterer Unsinn wirken, als hätten wir vergessen, die Pferde vorzuspannen, und als hätte der Wagen, noch zerstreuter als wir, sie nicht vermißt und wäre in gleichem Tempo weitergefahren! Sie lachten und krümmten sich vor Lachen, die Hände auf die Knie gestützt.

Eine ungeheuere Menge dicker Murmeltiere sprang im Grase herum; es waren ihrer Tausende, und zwar von der Art, die die Engländer „Präriehunde" nennen. Sie liefen nach ihren Höhlen in der Erde; bevor sie sich aber versteckten, verfehlten sie nicht, uns neugierig zu betrachten, wobei sie auf den Hinterbeinen saßen, in einer komischen Stellung, die etwas Menschenähnliches an sich hat. Wenn die Höhle zu weit entfernt war, als daß die klugen Tierchen sie hätten erreichen können, fielen sie plötzlich, wie vom Blitze getroffen, um und stellten sich tot, um rasch wieder aufzuleben, sobald wir vorüber waren. Wir begrüßten die Anwesenheit der Murmeltiere mit großer Genugtuung, weil wir wußten, daß sie die Umgegend von Urga in großen Mengen bevölkern. Sie kündigten uns die Nähe der Hauptstadt der Mongolei an. Es war 11 Uhr, als wir uns am Fuße des Bogda-ola, des „Heiligen Gebirges", befanden. Wir hatten den Tolafluß erreicht, an dessen Ufern die Stadt liegt.

Die Gipfel des Bogda-ola waren mit einem dichten, dunkeln Walde kleiner Kiefern bedeckt, der bis in die Täler und Schluchten herabreichte. Es waren die ersten Bäume, die wir nach einer Reise von etwa 1200 Kilometern zu Gesicht bekamen! Wir betrachteten sie mit hoher Freude. Wir hatten Weiden, Pappeln, Erlen dort hinten an der Grenze des alten China zurückgelassen und fanden jetzt

Kiefern vor; von der vielgestaltigen Flora der gemäßigten Zone gelangten wir zu der der kalten. Der Anblick dieser Landschaft ließ uns erkennen, welche Strecke wir zurückgelegt hatten. Wir befanden uns schon inmitten einer nordischen Strenge, wir merkten, daß Sibirien nahe war.

In das weite Tal des Tola einbiegend, gewahrten wir in westlicher Richtung Urga, undeutlich wie in einem Spiegel, durchsetzt mit weißen Gebäuden, die Tempel sein mußten. Wir hatten noch einen langen Weg zurückzulegen, ehe wir die Stadt erreichten. Der Tola und ein Netz seiner Nebenflüsse kreuzen oft die Straße. Von Russen erbaute Brücken führen darüber; aber die Mongolen ziehen es vor, durchzuwaten. Schließlich folgten wir ihrem Beispiel und fuhren entschlossen in den Fluß hinein, wobei wir uns an die Spuren der Räder und Schuhe hielten und mit voller Geschwindigkeit vorwärtseilten, um nicht einzusinken. Diese Durchfahrt der großen grauen Maschine, um die herum das Wasser wie um ein Torpedoboot hoch aufspritzte, war ein eigenartiger Anblick.

Urga ist nicht eine einzelne Stadt: es gibt drei Urga: ein chinesisches, ein mongolisches und ein russisches, die mehrere Kilometer voneinander entfernt liegen. Drei große Rassen, die slawische, die mongolische und die chinesische, wohnen dicht beieinander, ohne sich jedoch zu vermischen. Es herrscht zwischen ihnen noch ein Rest jahrhundertealter Gegnerschaft. Die drei Städte scheinen von feindlichen Völkerschaften bewohnt zu sein; sie haben das Aussehen verschanzter Lager. Sie sind von sehr hohen Palissaden umgeben, wie sie in der Kriegführung der Alten üblich waren, um den Ansturm der angreifenden Reiterei zu brechen. Hohe Palissaden umgeben auch die einzelnen Häuser und Tempel. Nach außen sieht man nichts von dem Familienleben der Bewohner; die Straßen sind nichts als eintönige, düstere und gleichförmige Gänge zwischen Holzmauern.

Gefahr muß also auch heute noch bestehen; diese Verteidigungswerke können nicht lediglich traditionelle Bedeutung haben. In der

Tat hat das ruſſiſche Konſulat — eine Villa im ſibiriſchen Stile, die iſoliert zwiſchen der Chineſen- und der Mongolenſtadt liegt — rings ein Glacis und Laufgräben; es iſt von breiten Gräben und von Netzen aus Eiſendraht, von Wolfsgruben, den modernſten und wirkſamſten Annäherungshinderniſſen, umgeben; es hat Kanonen und eine Beſatzung von transbaikaliſchen Koſaken. Weiterhin, gegen Weſten zu, in der Nähe der Mongolenſtadt, hat ſich auch der tatariſche General, der Tu-tung von Urga, der Kommandant der chineſiſchen Beſatzung, in eine Feſtung von quadratiſchem Umriß eingeſchloſſen. Sie wird durch Erdwerke, die durch Balken verſtärkt und mit Zinnen und Schießſcharten verſehen ſind, verteidigt und an den Ecken von Militärpoſten bewacht. Chineſen und Ruſſen haben ſich wie in einem eroberten Lande eingeniſtet. Wer iſt der wirkliche Herr?

Sicher nicht jener göttlich verehrte Herrſcher des mongoliſchen Volkes, der Chutuktu, der lebende Buddha, der faſt ganz abgeſchloſſen in einem etwas abſeits gelegenen Lamakloſter wohnt, zu welchem die meiſten Gebäude gehören, die man aus der Ferne ſieht. Buddha gefällt ſich darin, ein menſchliches Leben zu führen, indem er in den

Nach dem Verſinken in Sumpfland in der Nähe von Urga.

Digitized by Google

Körper dreier Männer eingeht — nur dreier in der ganzen Welt. Einer von diesen ist der Dalai Lama von Lhasa, der zweite der von Urga, der dritte der von Peking, das Oberhaupt von zwölfhundert Lamas des großen Tempels von Jung-ho-kung. Obgleich alle drei die Seele Buddhas besitzen, herrscht zwischen ihnen doch ein merkbarer Rangunterschied. Der von Tibet ist der am höchsten, der von Peking der am wenigsten angesehene; der Unterschied besteht in der Größe der Segenskraft. Sie werden nicht nach ihrem inneren Werte verehrt, sondern nach dem Nutzen, den sie stiften. Als vor zwei Jahren der Dalai Lama von Tibet aus Lhasa entfloh, das durch den Vormarsch der Engländer bedroht war, und sich nach Urga flüchtete, verließen die wackeren Mongolen ihren einheimischen Gott zugunsten des weit mächtigeren tibetischen. So konnte man damals das seltsame Schauspiel erbitterter Feindschaft zwischen zwei Buddhas beobachten.

Um diese in Ungnade gefallene Gottheit von Urga schlingen sich die Fäden der politischen Intrige. Ein kluger, energischer und ehrgeiziger Mann an der Spitze des mongolischen Volkes könnte der chinesischen Oberhoheit gefährlich werden. Wahrscheinlich rührt daher die seltsame Erscheinung, daß der lebende Gott niemals ein Mann, sondern stets ein Kind ist. Sich anbeten zu lassen, ist eine Aufgabe, die auch ein Kind erfüllen kann. Dieser Jüngling gelangt nie zu voller Reife. Wenn er die Schwelle des Mannesalters erreicht, stirbt er. Er stirbt unvermutet, auf geheimnisvolle Weise. Aber er hat bereits seinen Nachfolger ernannt, und ein anderes Kind besteigt den tragischen Altar. Dieser plötzliche Tod ist eines der regelmäßigsten Wunderzeichen der Gottheit: die Seele des Gottes kann nur in einem Kinde wohnen. Es geht jedoch das Gerücht, daß das heilige Kind — erdrosselt wird!

Der letzte Großlama hat das kritische Alter glücklich überstanden. Das gewohnte Wunder erleidet daher eine Verzögerung, die man durch den wirksamen Schutz erklären will, den der russische Konsul — ein geschickter Diplomat burjatischen Stammes, der

dem mongolischen nahe verwandt ist — ausübt. Der Konsul ist ein vertrauter Freund des lebenden Buddha und hat freien Zutritt in die heiligen Bezirke. Der chinesische Gouverneur dagegen ist weit davon entfernt, über den Großlama die alte Macht und Autorität auszuüben; man sagt sogar, er sei diesem von Herzen zuwider. Wenn aber die lebende Gottheit noch am Leben ist, so scheint sie in einen Zustand gebracht worden zu sein, der infolge frühzeitiger Laster und des Mißbrauchs alkoholischer Getränke nahe an Idiotismus grenzt. Man kann sagen, daß wenigstens der Verstand des Großlama erdrosselt worden ist.

Sicher ist, daß man angesichts jener verschanzten Lager, der Befestigungen, der Intrigen, der grausigen Mordgeschichten, und beim Anblick seltsam gekleideter Reiter, die im Galopp durch die Straßen längs den Befestigungswerken aus Holz sprengen, den Eindruck hatte, als lebe man hier in einer mittelalterlichen asiatischen Stadt. Das plötzliche Erscheinen eines Automobils in dieser Welt bildete einen Kontrast, der etwas Widersinniges an sich hatte.

Der Großlama besitzt selbst ein Automobil, ein kleines Fahrzeug, das ihm der russische Konsul geschenkt hat, vielleicht um ihn für die Rivalität des tibetischen Buddha zu entschädigen. Das Fahrzeug hat aus eigener Kraft noch keinen einzigen Schritt gemacht. Kaum war es in Urga angekommen, so ließ der verkörperte Buddha es im Hofe von zwei Männern im Kreise herumschieben, in der Hoffnung, es werde von selbst seinen Lauf beginnen und seine Umfahrt beenden. Dann entschloß er sich dazu, einen Ochsen vorspannen zu lassen, und schickte es nach seiner Sommerresidenz, wo es verrostet, in der Erwartung, daß eine andere europäische Macht einen Chauffeur dazu schenkt.

Neuntes Kapitel.

Urga.

In der Russisch-Chinesischen Bank. — Eine seltsame Pilgerfahrt. — Der chinesische Gouverneur im Automobil. — Die Abfahrt von Urga. — Im Sumpfe steckengeblieben. — Eine unheilvolle Fahrt bergab.

Von den drei Städten Urga war die chinesische die erste, die wir bei unserer Ankunft berührten. Wir fuhren in sie ein, weil der Telegraph hineinführte. Wir hatten so sehr die Gewohnheit angenommen, den beiden Drähten überallhin mit dem größten Vertrauen zu daß wir uns von ihnen ohne Widerrede Gott weiß wohin hätten führen lassen. Die Drähte waren Chinesen, die in der chinesischen Stadt haltmachten, bevor sie ihren Weg direkt nach Norden über steile Gebirge hinweg wieder aufnahmen. Ihre Aufgabe als Führer war aber zu Ende. Sie geleiteten uns durch die engen, schmutzigen Straßen der Chinesenstadt, sprangen mit einem Satze über eine Palissadenwand und ließen uns verdutzt stehen.

Unsere Ankunft verursachte, daß die Einwohnerschaft an den Eingängen der Gehöfte zusammenlief, von denen aus wir einen raschen Blick in die Höfe, die gedrängt voller Kisten, Kamele und Rinder waren, auf chinesische Häuser mit Gittern in verwickelten geometrischen Figuren und auf kleine buntbemalte, in die Augen fallende Tempel werfen konnten. Hinter den barbarischen Verteidigungswerken aus Balken

bemerkten wir Anzeichen von Wohlstand und Fleiß. Die Bewohner beschäftigen sich sämtlich mit Großhandel; sie sind durch den Handel mit Tee, Wolle, Fellen, Pferden reich geworden und veranstalten regelmäßige Karawanenreisen; sie sind Eigentümer von Hunderten von Kamelen und Ochsen. Sicherlich waren sie von unserer Ankunft unterrichtet; sie betrachteten uns neugierig, aber nicht verwundert; der Telegraph hatte die Kunde von dem Ki-tscho bereits verbreitet, und die Berührung mit den Russen, die beständigen Beziehungen zur Welt des Westens haben den bezopften Einwanderern einen praktischen Sinn eingeflößt, der sie das Automobil von einem durchaus vernünftigen Gesichtspunkte aus betrachten ließ. Einige fragten, ob wir geradenwegs von Tauerin kämen, und wandten sich bei unserer bejahenden Antwort zu den übrigen, um dies Ereignis mit ihnen angelegentlichst zu erörtern.

Auf den Straßen der Chinesenstadt erblickten wir auch die ersten nordmongolischen Frauen, deren Kopfputz so auffallend und so neu für uns war, daß wir uns nicht enthalten konnten, sie mit indiskreter Beharrlichkeit zu betrachten. Zweifellos ist es den verheirateten Frauen der nördlichen Mongolei gelungen, aus ihrem Kopfhaar das originellste Meisterwerk herzustellen, das sich von der vereinten Phantasie von hundert Frauengenerationen ersinnen läßt.

Die Haare fallen zu beiden Seiten des Gesichts in zwei flachen, auf das reichlichste mit Gummi zusammengeklebten Streifen herunter, die in nichts mehr nach Haaren aussehen; sie gleichen zwei riesigen schwarzen, zurückgebogenen, das Gesicht umrahmenden Netzen, die einen solchen Umfang besitzen, daß sie beinahe Schulterbreite erreichen, und die auf der Brust spitz auslaufen. Die Netze werden durch eine Menge Stäbe auseinandergehalten, die wie die eines Fächers angeordnet sind und ein seltsames Gitterwerk um das Gesicht herum bilden; sie sind mit hin und her schwingenden größeren und kleineren Silbermünzen bedeckt, unter denen wir eine Anzahl russischer Zehn- und Zwanzigkopekenstücke erkennen, ein neues Zeichen der Nähe des

Moskowiterreiches. Selbſtverſtändlich wird ein Kopfputz von ſolcher Kompliziertheit nur einmal im Leben angefertigt; vor der Hochzeit überläßt die Braut ihren Kopf den geſchickten Händen eines Künſtlers und beſchränkt ſich dann auf die Tätigkeit des Erhaltens: ſie ſtäubt ihre Netze von Zeit zu Zeit aus und beſtreicht ſie, wenn es nötig iſt, von neuem mit Gummi. Die Gefahr, daß der Gebrauch eines Bades den Beſtand dieſer Haarphantaſie ſchädigen könne, beſteht nicht.

Frauen aus der nördlichen Mongolei.

Gerade in dem Augenblicke, als wir nicht wußten, wohin wir uns wenden ſollten, und die Leute nach der Ruſſiſch-Chineſiſchen Bank fragten, wo wir erwartet wurden, kam ein chineſiſcher Soldat im Galopp angeſprengt, um uns den Weg zu zeigen. Wir kamen an einer Reihe kleiner weißer Pagoden im tibetiſchen Stile vorüber, die entfernte Ähnlichkeit mit den Kegeln eines rieſenhaften Billardſpieles hatten. Als wir ins Freie traten, erblickten wir auf dem Gipfel eines Hügels einen prachtvollen europäiſchen Palaſt! Meine Feder vermag es nicht zu ſchildern, welche Überraſchung und Freude uns durchzuckte, als wir dieſes mitten in die Mongolei gefallene winzige Stück Europa erblickten. Es war, als habe ſich unſer eigenes Heim unſeren Blicken dargeboten. Wir wußten noch nicht, was für ein Gebäude es war, das drei bis vier Kilometer von uns entfernt lag.

umgeben von niedrigeren Baulichkeiten, dem Anschein nach Schuppen und Ställe. Aber für uns war es ein freundlicher Anblick. Bald lasen wir in großen Buchstaben in vier Sprachen die Inschrift: „Russisch-Chinesische Bank." Wir fuhren vor und ließen triumphierend und mit begeisterter Beharrlichkeit die Hupe ertönen.

Am Eingangsgitter stand ein Tarantaß; zwei Kosaken kamen die Straße entlang und blieben stehen, um uns zu betrachten. Wir begrüßten sie mit überströmender Freundlichkeit. Aus einem Pförtchen streckte ein bärtiger Muschik seinen Kopf heraus, um ihn aber sofort wieder zurückzuziehen, wohl in der Absicht, unsere Ankunft zu melden.

„Wir sind ja bereits in Sibirien!" riefen wir und beglückwünschten einander, als ob die Reise zu Ende sei.

Geräuschvoll tat sich das Tor der Bank auf, und heraus stürzte ein sympathisch aussehender Herr, Herr Stepanoff, der Direktor dieser Filiale, um uns freudig zu begrüßen. Er konnte aber eine gewisse Überraschung nicht verbergen, daß er uns als die Ersten ankommen sah.

„Das ist ja die italienische Flagge!" rief er, während er sie betrachtete, die am Hinterteil des Automobils lustig im Winde flatterte — „wahrhaftig. Herzlich willkommen, Durchlaucht! Seien Sie alle herzlich willkommen! Aufrichtig gesagt, ich habe Sie nicht erwartet. Ich kenne die Wüste, und Ihre Maschine hielt ich für zu schwer. Ich hätte gedacht, Sie wären zurückgeblieben. Ich war überzeugt, daß die leichteren Maschinen größere Chancen hätten .... Noch einmal, willkommen! Hier herein, hier herein, alles steht zu Ihrem Empfange bereit!"

Es stand in der Tat alles auf das wundervollste eingerichtet bereit. Eine ganze Zimmerflucht wurde uns zur Verfügung gestellt. Russische, französische und italienische Flaggen schmückten die Treppen. In einem großen Salon funkelte eine lange gedeckte Tafel mit 20 bis 30 Kuverts, mit Aufsätzen voll Konfekt, mit schimmernden, kunstvoll gefalteten Servietten: ein prächtiges Panorama von Kristall und Porzellan, das uns Ausrufe des Erstaunens und Wohlbehagens entlockte.

„Ich werde sofort das Komitee benachrichtigen", erklärte unser Wirt, indem er uns nach unseren Zimmern geleitete.

„Das Komitee?"

„Ja, das russische Komitee zum Empfange der Teilnehmer an der Fahrt Peking-Paris. Es sollte sich zu Ihrem Empfange hier einfinden, aber wir glaubten nicht, daß Sie vor Abend eintreffen könnten. Man hat uns von Tauerin telegraphiert, daß ein Automobil heute früh um ½7 abgefahren sei. Es sind über 250 Kilometer! Entschuldigen Sie uns, wenn der Empfang vereitelt worden ist."

Es bestand ein Komitee! Wir befanden uns mitten in der Zivilisation des Westens! Wir gedachten in Dankbarkeit der wackeren Männer, die sich zusammengetan hatten, um uns zu feiern, um uns Erholung von unseren Mühen zu verschaffen, die unsertwegen Zusammenkünfte mit Diskussionen und Tagesordnungen abgehalten hatten. Herr Stepanoff war der Vorsitzende und die Seele des Komitees.

In Urga begann die unvergeßliche Reihe herzlicher, aufrichtig gemeinter großer und kleiner Empfänge, die uns auf der ganzen riesenhaften Reise beständig die Wohltat freundschaftlicher Sympathien boten, die uns die Tore der Paläste und die Türen der Hütten erschlossen, die uns überall die erquickende Atmosphäre wahrer Gastfreundschaft atmen ließen, jener Gastfreundschaft, welche sagt: „Komm herein, mein Haus ist dein!"

Aus den Fenstern unserer Zimmer hatten wir die Aussicht auf das ganze Tal des Tola und die in ihm verstreut liegenden Städte. Der Bogda-ola lag uns gegenüber, hoch und breit, mit seinem imponierenden schwarzen Haupte voller Kiefern. Die Legende behauptet, auf diesem Gipfel befinde sich das Grab Dschingis Chans. prächtiges Grab für einen Zwingherrn!

Vielleicht ist es diese Legende, die den Berg zu einem heiligen macht. Bäume auf ihm zu fällen und dort zu jagen, gilt als Heiligtumsschändung. Niemand besteigt ihn, um den Schlummer des großen Kaisers nicht zu stören. Wenn man die Mongolen nach dem Grunde

fragt, weswegen sie den Bogda-ola nicht betreten, so antworten sie, der Berg sei von Gott zu seinem eigenen Vergnügen geschaffen worden; er allein besuche ihn, um sich hier dem Genusse des Lustwandelns und der Jagd hinzugeben. Nach ihrer Auffassung ist der Berg ein Privatgarten der Gottheit. Wie alle auf einer tiefen Stufe der Kultur stehenden Bewohner weiter Ebenen hegen sie für Berge eine Art religiöser Verehrung. Auf den Gipfeln der Anhöhen errichten sie ihre Obos; sie steigen hinauf, um zu beten; jede Bodenerhebung ist zu dem Zweck geschaffen, die Erde dem Himmel näherzubringen. Der Bogda-ola ist der höchste Berg, folglich ist er der heiligste. Und auf ihm steht ein Wald: ein eindrucksvolles Mysterium für den Sohn der Steppe. In der Mongolei besteht eine Art Kultus für die Bäume, weil sie selten sind. Wer weiß, welche unbestimmte Ehrfurcht die fremdartige, aus dem Boden emporsprießende Gestalt des Baumes in dem einfachen Gemüte des Nomaden erweckt. Oft wird er als Fetisch angebetet, und wir haben häufig, und zwar bis ins südliche Sibirien hinein, solche vergötterte Bäume gesehen, an deren Zweigen ungezählte Papierstreifen mit Gebeten flatterten.

Die „Itala" war das Ziel einer unablässigen, ganz unglaublichen Pilgerfahrt. Die Nachricht von ihrer Ankunft hatte das ganze Tal des Tola in Aufregung versetzt. Es kamen Leute aus den drei Städten, und es kamen solche aus weit entfernten Jurtenlagern. Die Chinesen hatten als praktische Leute einen regelrechten Wagenverkehr mit Maultieren eingerichtet, um die Neugierigen, die den Ki-tscho sehen wollten, nach Urga und zurück zu ihren Palissadengehöften zu befördern. Man sah diese sonderbaren Gefährte, die schon etwas der russischen Telega glichen, zu fünf, mitunter zu sechs angen, besetzt mit Leuten, die sich festlich gekleidet hatten wie zu einer feierlichen Gelegenheit. Es fehlten auch die wirklichen Telegas nicht, die aus der russischen Stadt heraufkamen und bei den lebhaften Farben der slawischen Kostüme einen Anstrich von Fröhlichkeit hatten. Eine große Menge Mongolen strömte zu Fuß und zu Pferd von allen Seiten herbei: Lamas in violetter und gelber Seide und mit

pagodenähnlichen Hüten, Karawanenführer, Hirten. In Scharen kamen lachende, geschwätzige Frauen, große Stiefel an den Füßen und die Last ihres Kopfputzes mit sich tragend, der den Eindruck eines um den Kopf gelegten Halskragens à la Medici machte. Von Zeit zu Zeit bahnte sich ein Kosak seinen Weg durch die Menge und unternahm eine Rekognoszierungstour um das Automobil.

Diese ganze Menge stand respektvoll und bewundernd um das Fahrzeug wie vor einem heiligen Mysterium. Die mongolische Bevölkerung von Urga war seit mehreren Tagen durch die eingeborenen Agenten der Bank von der bevorstehenden Ankunft von Wagen, die von selbst liefen, unterrichtet worden. Man hatte sie auf diese Weise vorbereiten wollen, um jedem möglichen Ausbruch des Fanatismus und des Aberglaubens vorzubeugen, der durch die unerwartete Ankunft so seltsamer Maschinen in der heiligen Stadt des Lamaismus hätte hervorgerufen werden können. Täglich erhielt die Bank Besuche von Mongolen, welche kamen, um Nachrichten über die von selbst laufenden Wagen einzuholen. Ihre Fragen waren von erheiternder Naivität. Sie glaubten, diese wunderbaren Wagen führen nicht auf der Erde, sondern durch die Luft. Sie wollten wissen, in welcher Entfernung man sie ohne Gefahr betrachten dürfe; sie fragten, ob es nicht unvorsichtig sei, sich vor sie hinzustellen, wenn sie stillständen. Die verbreitetste Meinung war, daß diese Wagen von einem unsichtbaren geflügelten Roß gezogen würden.

„Wie machen es aber die Fremden, um das geflügelte Roß zu lenken?" fragten sie Herrn Stepanoff, nachdem sie unverdrossen den sinnreichsten Erklärungen gelauscht hatten, die sie überzeugen sollten, daß kein Pferd vorhanden sei.

Die primitiven Völker leben in einer Märchenwelt; sie erklären alles mit Hilfe des Unsichtbaren; ihre Unwissenheit sieht in jedem Dinge ein Geheimnis und in jedem Geheimnis eine verborgene Kraft; das Geheimnisvolle erklären sie sich als eine natürliche Kraft, und diese setzt sie nicht in Erstaunen. Sie glauben an das geflügelte

Roß, aber sie sind nicht imstande, an eine komplizierte Schöpfung des menschlichen Geistes zu glauben. In ihrem Geiste ist das Unglaubliche Wahrheit, die Wahrheit aber unglaublich.

Wir wissen nicht, inwieweit der Anblick unserer Maschine die vorgefaßten Meinungen der Bürger von Urga über das Automobilwesen berichtigt hat. Sicher ist, daß die Menge die „Itala" von allen Seiten bewundernd umdrängte, vor ihr aber freie Bahn ließ; auch die Chinesen beobachteten diese weise Vorsichtsmaßregel. Die Mongolen gaben dem Automobil den Namen „die fliegende Maschine". Es ist auch möglich, daß die Kunde von ihr sich an den Schritt des Kamels heftet und zu den fernsten Stämmen in Form einer neuen Legende gelangt. Auch der Großlama hatte sich lebhaft für unsere bevorstehende Ankunft interessiert. Es wurde sofort ein berittener Kurier zu ihm geschickt.

Am Nachmittag stattete uns der chinesische Gouverneur seinen Besuch ab. Eine Stafette kam im Galopp angesprengt, um ihn anzumelden. Kurze Zeit darauf erschien auf der sonnigen Straße, in eine Staubwolke gehüllt, das Gefolge des hohen Würdenträgers. Die Sänfte wurde von vier berittenen Mongolen mit erstaunlicher Geschicklichkeit getragen; die Stangen der Sänfte waren über die Sättel gelegt, und die vier Träger galoppierten unter genauer Einhaltung der richtigen Entfernung. Wäre einer von ihnen auch nur um Handbreite aus der Reihe gewichen, so hätte der arme Gouverneur samt seiner Sänfte ein wenig würdevolles Ende gefunden. Eine Schar von mongolischen und chinesischen Soldaten, von Offizieren und von Würdenträgern ritt dem erlauchten Mandarin voraus und folgte ihm. Es lag ein primitiver Adel und Stolz über dieser buntgekleideten Gruppe, die wie eine Windsbraut dahergejagt kam. Nichts gleicht an kriegerischem Ausdruck dem Gesicht des mongolischen Soldaten mit seinem lang herabhängenden Knebelbarte.

Der Gouverneur war trotz des furchtbaren Gefolges, mit dem er sich umgab, der feinste und wohlwollendste Chinese. Als vollendeter

Diplomat sprach er, ohne etwas zu sagen, lächelte allen zu, lachte über alles, nahm Tee und entfernte sich wieder mit seiner Sänfte und seiner dahinsprengenden Eskorte.

Auch einen Besuch des tatarischen Generals empfingen wir. Besonders tiefen Eindruck machte auf diesen die Mitteilung, daß unser Automobil die Kraft von 50 Pferden habe. Zum Teufel, wir hatten ja beinahe mehr Kavallerie als er! Eine schwierige militärische Frage türmte sich vor dem Geiste des tatarischen Generals auf, ein Zweifel quälte ihn: existierte in Europa eine auf Automobilen reitende Kavallerie? Wenn sie existierte, so waren alle tatarischen Generale, die mit der Bewachung der Grenzen des Himmlischen Reiches betraut waren, völlig unnütz. Zehn Automobile hätten die Mongolei in vier Tagen eingenommen. Wir beruhigten ihn dahin, daß eine auf Dampfpferden reitende Kavallerie nicht existiere. Er war davon sehr befriedigt.

Am Abend hielt ein mongolischer Beamter, der einen Handwagen zog — die mongolischen Beamten sind bescheidene Leute —, am Tore der Bank und überreichte ein rotes Papier, auf dem chinesische Schriftzeichen standen. Es war die Visitenkarte des Gouverneurs; sie begleitete Geschenke. Diese Geschenke standen auf dem Wagen und weigerten sich hartnäckig abzusteigen: es waren zwei prächtige Hammel, die der Mann schließlich zum Gehorsam zwang; außer den Hammeln sandte der Gouverneur noch einige Flaschen russischen Wein und Büchsen mit Konserven. Nachdem der mongolische Beamte, der einen Hut mit dem Knopfe eines Mandarinen sechster Klasse trug, alles auf die Erde gestellt hatte, ersuchte er uns, festzustellen, daß der Wagen leer sei und daß er nichts veruntreut habe. Dies bescheinigten wir ihm.

In Urga fanden wir unser drittes Depot an Benzin und Öl vor, das letzte in der Mongolei, das durch eine Karawane von Peking hierhergebracht worden war.

In Kiachta sollten wir das vierte Depot finden, das durch Sibirien dorthingeschafft worden sein sollte. War es eingetroffen? Würde

keine Verzögerung, kein Irrtum Veranlassung geben, daß wir unterwegs aus Mangel an Brenn- und Schmiermaterial stilliegen müßten? Diese Fragen erwogen wir mit einer gewissen Beklemmung. Uns fehlten Nachrichten. Der Fürst hatte in Peking ein Telegramm aus Petersburg erhalten, in dem ihm angezeigt wurde, daß er in Kiachta

Verzeichnis der Depotstationen und der Menge Benzin und Öl ..nden würde, die an jedem Haltepunkte zu seiner Verfügung ständen. Wir hatten Bedenken, und die Tatsachen sollten uns recht geben.

In Urga wurden sämtliche Behälter nachgefüllt, ohne daß uns das große Gewicht Sorge machte, da wir auf diese Weise die Kraft für weitere tausend Kilometer aufspeicherten. Nachmittags kam Ettore und meldete, die Maschine sei bereit, die Fahrt wieder aufzunehmen. Er hatte ein einziges Wort, mit dem er dies alles ausdrückte:

„Fertig!"

„Alles in Ordnung?" fragte ihn der Fürst.

„In bester Ordnung. Ich habe alles nachgesehen. Die Maschine ist noch so gut wie neu."

Wir mußten nun noch auf die andern warten. Urga machte uns übrigens das Warten angenehm. Das Komitee leistete uns in liebenswürdigster Weise Gesellschaft. Es gehörten dazu Kosakenoffiziere, ein vom Kriegsschauplatz in der Mandschurei zurückgekehrter Stabsarzt, Kaufleute, Damen, die sich nach dem Petersburger und Moskauer Leben zurücksehnten. Auch ein Engländer von vornehmem Aussehen befand sich darunter; ich hätte ihn für einen Diplomaten gehalten, wenn man mir nicht versichert hätte, daß er ein geschickter Pionier des Woll- und Rauchwarenhandels sei.

Oft ließ ich mir ein Pferd satteln (die Ställe standen zu unserer Verfügung) und ritt, auf dem hohen Kosakensattel thronend, nach dem Telegraphenamt in der Chinesenstadt, um meine Depeschen aufzugeben und Nachrichten von unseren Kollegen einzuziehen. Am Abend erfuhr ich, daß die beiden „de Dion-Bouton" nachmittags 5 Uhr in Tauerin eingetroffen seien; sie würden morgen in Urga sein. Keine Nachricht

vom „Spyker"! Weder Pang-kiang noch Udde wußten etwas. Seit drei Tagen und zwei Nächten war der „Spyker" also in der Wüste verschollen; der Mongole mit dem in Lumpen verpackten Telegramm und seinem mit Benzin beladenen Kamele hatte ihn noch nicht getroffen. Auf dem „Spyker" befanden sich mein lieber Kollege Du Taillis und als Führer Godard. Wir hatten mit der Wüste erst vor kurzem Erfahrungen gemacht, die uns jeden Augenblick mit einem Gefühl der tiefsten Besorgnis an die beiden denken ließ. Zu der Vorstellung von ihrem Leiden gesellte sich ein anderer quälender Gedanke. Wir wußten, daß sie befreit werden würden, daß man ihnen am Morgen des 19. Juni aus Udde Soldaten zu Hilfe geschickt hatte, die sich ihnen von Stunde zu Stunde näherten. Aber, fragten wir uns, wußten auch sie es? Hatten sie die Gewißheit, daß die Befreiung nahe war? Welche Angst und welche Pein konnte nicht dieser Zweifel ihren physischen Leiden hinzufügen? Man ist tapfer, wenn man keine Sorgen hat. Wer konnte sie aber von ihren Sorgen befreien? Was würde ich darum geben, wenn ich ihnen auch nur ein Wort durch jene Drähte zukommen lassen könnte, die wenige Meter über ihren Köpfen hinliefen und die Tausende meiner Worte einer Zeitung überbrachten. Wir waren daher sehr erfreut, als wir am folgenden Tage von Udde die Mitteilung erhielten: „Spyker wohlbehalten angelangt."

Der 22. Juni wurde von uns der Erwiderung der Besuche gewidmet. Wir begaben uns in die Festung, in der der tatarische General seine Autorität verschanzt hatte, und tranken einige Tassen Tee in Gegenwart des erlauchten Kriegers, der Gala angelegt hatte und von seinem Generalstabe von federbuschgeschmückten Mongolen umgeben war. Der Gouverneur empfing uns in seinem Amtsgebäude und bat den Fürsten um eine große Gunst. Wir erwarteten von einem echten Mandarinen, vom Generalgouverneur der Mongolei, nicht eine Bitte, wie er sie äußerte. Sie stellte alle Anschauungen, die wir uns von China gebildet hatten, alle weitverbreiteten Ansichten über das Mandarinentum auf den Kopf; sie war die Rehabilitation des

NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R L

Wai-wu-pu; ſie eröffnete der Zukunft des Himmliſchen Reiches neue Horizonte. Seine Exzellenz baten — das Automobil einmal benutzen zu dürfen!

„Von Herzen gern!“ rief Fürſt Borgheſe mit Begeiſterung. „Und wohin?“

Es war gleichgültig wohin. Der Gouverneur wollte nur im Automobil fahren, eine Rundfahrt durch die Straßen von Urga machen. Ich kann mich täuſchen, aber ich glaube, es kam ihm vor allem darauf an, ſich auf dem Zauberwagen ſehen zu laſſen. Dies konnte ſeinem Anſehen zugute kommen.

Das Automobil ſtand vor dem Tore. Der Mandarin in ſeiner Prachtkleidung, mit den übermäßig langen Ärmeln aus Seide, die ſeine Hände bedeckten, auf dem mit zwei Pfauenfedern geſchmückten Hute den Korallenknopf, das Abzeichen des höchſten Grades, unternahm erſt einen Inſpektionsgang rund um die Maſchine, dann ſtieg er auf, während der Fürſt das Steuerrad ergriff und Ettore ſich auf den Tritt ſetzte. Die Nachricht von der Fahrt hatte ſich verbreitet. Leute liefen herbei. Alle mongoliſchen Offiziere und die Soldaten mit den Knebelbärten betrachteten voller Entſetzen ihren Vorgeſetzten, uns aber mit einem gewiſſen Mißtrauen.

Die „Itala“ fuhr ab. Sie beſchrieb einen weiten Bogen vor dem Fu, dem Amtsgebäude, um über eine kleine Brücke zu kommen, und eilte dann auf und davon. Der Gouverneur der Mongolei hatte ſich feſt an die Seitenlehnen des Sitzes angeklammert, ſchien aber entzückt zu ſein. Sein Zopf pendelte in dem ſcharfen Luftzuge luſtig hin und her. Die Leute des Gefolges hatten vielleicht den Eindruck, man wolle ihren Herrn entführen, denn ſie ſtürzten auf ihre an die Paliſſadenwand gebundenen Pferde, ſprangen in den Sattel und jagten mit lautem Geſchrei hinter der Maſchine her. Ihnen ſchloß ſich an, wer ein Pferd zur Hand hatte, und Pferde gibt es hier überall. Von allen Seiten her erſchienen Reiter: Lamas, Soldaten, Steppenbewohner. Sie kamen zu ſpät, das Automobil war verſchwunden; aber ſie kehrten

ebensowenig um wie die andern Berittenen, sondern spornten die Tiere durch lautes Schreien an. Nur wenigen, besser berittenen Offizieren gelang es jedoch, in der Nähe des Wagens zu bleiben. Wie bei einer großen Jagd folgte die unbeschreibliche Reiterschar, das „wilde Heer", in gestrecktem Galopp. Sie verschwand in dem Staube und ergoß sich unter Lärmen und Tosen in die Straßen. Viele Pferde trugen zwei Reiter. Fröhliches Geschrei erscholl ringsum; der Ritt war nur ein Spiel, aber der Auftritt hatte ganz den Anschein eines Ausbruchs der Volkswut. Es war, als sei Urga von einem siegreichen Barbarenheere überschwemmt, eine Vision aus vergangenen Zeiten, der die Palissadenwerke einen kriegerischen Hintergrund verliehen. Man hätte sagen können, die Vergangenheit verfolge wütend jenes kleine Ding, das ohne Pferde davonraste.

Der Gouverneur wollte bis zur Russisch-Chinesischen Bank fahren, von wo ihn seine Sänfte wieder nach Hause zurückbringen sollte. Die Spazierfahrt hatte übrigens eine unerwartete politische Folge. Am Abend schickte der lebende Buddha zu uns, um uns sagen zu lassen, daß er uns erst in einigen Tagen zu wissen tun werde, ob er uns die Freude, ihn zu sehen, gewähren würde oder nicht.

„Aber wie ist das möglich!" riefen wir, „er hatte doch so dringendes Verlangen nach uns."

„Ah, ich verstehe," flüsterte uns jemand zu, „er ist verschnupft."

„Wer? der lebende Buddha? Und warum?"

„Wegen der Fahrt des Gouverneurs."

„Ist es möglich?"

„Ganz bestimmt. Er beansprucht den Vorrang und ist dem Gouverneur feindlich gesinnt."

„Wir haben also seine Sympathie verscherzt?"

„Unwiederbringlich."

„Schade! Wir wollten auch ihn im Automobil fahren."

Aber wir fanden uns mit seiner Ungnade leicht ab.

Am Nachmittage dieses Tages trafen die beiden „de Dion-Bouton" in Urga ein. Cormier, Colignon, Longoni und Bizac hatten in der

Wüste dieselbe vollständige Veränderung ihres Gesichts wie wir durchzumachen gehabt, obgleich sie durch ein bequemes Zeltdach geschützt waren. Ihre Maschinen befanden sich vollkommen in Ordnung. Der „Spyker", der an diesem Nachmittag Udde erreicht hatte, hätte noch zwei Tage gebraucht, ehe er eingetroffen wäre.

Wir hatten einen Grund, der uns zur Abreise trieb: der Übergang über den Irofluß, etwa 60 Kilometer südlich von Kiachta. Der Iro ist nur in Zeiten der Trockenheit zu durchwaten: es genügt ein Regen, um ihn in ein unüberwindliches Hindernis zu verwandeln. Auf dem Iro liegt ein Fährboot, aber nicht an der Straße, die wir benutzen mußten. Ein russischer Kaufmann, der von Kiachta kam, teilte uns mit, daß die Tiefe des Wassers jetzt ungefähr 120 Zentimeter betrage; es war dies sehr viel für ein Automobil, und es war nicht wünschenswert, daß die Tiefe noch zunähme. Unter diesen Umständen erschien uns der Übergang als eine schwere Aufgabe. Das Wetter drohte jetzt schlecht zu werden. Die Wolken, die uns den Tag zuvor solche Freude bereitet hatten, nahmen übermäßig zu. Der Fürst entschied sich zur Abfahrt am folgenden Morgen, 23. Juni. Die „de Dion-Bouton" blieben noch einen Tag in Urga, die „Itala" wollte einen ganzen Tag in Kiachta warten.

Am Abend waren sämtliche Privaträume der Russisch-Chinesischen Bank festlich erleuchtet. Die große, im Speisesaal angerichtete Tafel, überflutet von dem Lichte der Armleuchter, trat feierlich in Tätigkeit. Das Komitee hatte in einer vollzählig besuchten Versammlung beschlossen, uns ein Galadiner zu geben. Wir hätten darauf geschworen, weit von der Hauptstadt der Mongolei zu sein und die Grenzen Europas schon wieder überschritten zu haben, hätte nicht die Anwesenheit der chinesischen Boys, die bei Tische bedienten, uns jeden Augenblick an den Ort, wo wir uns befanden, erinnert. Die Unterhaltung, die französisch, russisch und deutsch geführt wurde, schwirrte durcheinander und erzeugte ein angenehmes babylonisches Sprachengewirr, wie es bei Banketten üblich ist, bei denen die Menschen, die

da ſprechen, ſtets in erdrückender Mehrheit denen gegenüber ſind, die zuhören. Ich gehörte zur Minderheit. Ich hörte meiner Nachbarin, der Gattin des Stabsarztes, zu, die mir ihre Reiſe von Kiachta nach Urga beſchrieb und mit den Worten ſchloß:

„Ich weiß nicht, wie Sie es mit Ihrem Automobil anſtellen werden, um durchzukommen.“

„Wir haben aber doch die Wüſte Gobi durchquert!“

„Ich kenne die Gobi nicht, Gott ſei Dank, aber ich wiederhole Ihnen, daß der Weg nach Kiachta der ſchaudervollſte iſt, den ich in meinem Leben angetroffen habe, und ich bin in der Mandſchurei geweſen! Denken Sie, vier volle Stunden, vier Stunden im Sumpfe ſteckengeblieben, ohne den eingeſunkenen Tarantaß freibekommen zu können, dabei die Ausſicht, den Weg zu Fuß fortſetzen zu müſſen. Ich habe Ihnen dieſe Epiſode bereits geſchildert. Wir waren noch 10 Kilometer von Urga entfernt, und es war das viertemal, daß wir verſanken . . .“

„War das Wetter ſchlecht?“

„Es war ausgezeichnet, wie jetzt. Sie werden ſich mit Ihren eigenen Augen davon überzeugen, wie fürchterlich dieſe Straße iſt.“

„Hoffen wir das Gegenteil, gnädige Frau!“

Ich lächelte überlegen. Die Erzählung dieſer ſchrecklichen Reiſeabenteuer ließ mich völlig kühl. Die weibliche Empfindſamkeit führt mitunter zu unbewußter Übertreibung. Ich konnte mir damals nicht vorſtellen, wie ſehr meine Tiſchnachbarin recht hatte! Ich hätte in jenem Augenblick nie geglaubt, daß die Straße zwiſchen Urga und Kiachta in uns Sehnſucht nach der Wüſte erwecken würde und daß wir wenige Stunden nach dieſer Unterredung für die Sicherheit unſerer Maſchine zittern mußten!

Wir verließen die Bank bei Tagesanbruch mit aller Vorſicht, um niemand in dieſer zum Schlummern ſo ſüßen Stunde zu ſtören. In der Tat machten wir den Eindruck, als hätten wir den Geldſchrank

geraubt und ſchlichen uns auf Strümpfen davon. Wie alle ruſſiſchen Banken, ſo ſchien auch die von Urga einen Handſtreich der revolutionären „Expropriateure“ zu befürchten; denn zur Nachtzeit wurde ſie von außen durch die Koſaken des Konſulats bewacht. Dieſe wackeren Burſchen betrachteten uns bei der Abfahrt mit augenſcheinlicher Unſicherheit; es ſchien, als wüßten ſie nicht, ſollten ſie uns grüßen oder Alarm ſchlagen. Sie entſchieden ſich für den Gruß. Wir fuhren der Mongolenſtadt zu, von der aus der Weg nach Kiachta abbiegt.

Es war nicht leicht, den Weg zu finden. Es fehlte uns jetzt die Telegraphenlinie, jener bequeme Ariadnefaden, der uns 1200 Kilometer weit geleitet hatte, und die mongoliſchen Frühaufſteher, denen wir begegneten, nahmen Reißaus, ſobald wir das Automobil zum Stehen brachten, um ſie zu fragen. Zum Glück hatten wir uns auf der Bank mit einem Beutel kleiner ruſſiſcher Münzen verſehen, und dadurch, daß wir ein ſilbernes Zwanzigkopekenſtück zeigten, gelang es uns wie durch Zaubermacht, die Flucht der Ausreißer zu hemmen. Der Fürſt konnte ſich mit ſeinem Ruſſiſch, ich mit meinem Chineſiſch etwas verſtändlich machen, und ſo fragte er nach dem Wege nach Kiachta, ich nach dem nach Maimatſchen. Wir wandten uns nach Norden, ließen Urga hinter uns und gelangten in ein weites, grünes Tal auf undeutlich erkennbaren Pfaden, die launenhaft zwiſchen Grasbüſcheln durcheinanderliefen und zuweilen ganz verſchwanden.

Noch waren wir nicht eine Viertelſtunde unterwegs, als das Automobil plötzlich ſtillſtand und ſich ganz nach links neigte.

Der Motor fuhr fort zu arbeiten und hämmerte ſtürmiſch, indem er zugleich unter heftigem Getöſe Wolken weißen, beizenden Rauches ausſtieß; es war, als ahne er eine Gefahr und biete mit entſchloſſener Anſtrengung all ſeine gewaltige Kraft auf, um ſich loszumachen. Aber wir ſaßen feſt. Als wir uns vorneigten, bemerkten wir, daß die linken Räder in den Boden eingeſunken waren. Das Hinterrad fuhr fort, ſich wirbelnd zu drehen, als verſuche es, aus der Vertiefung mit

verzweifelter Geschwindigkeit herauszukommen. Es lag etwas wie Erbitterung in jener wütenden Kraftanstrengung der großen Maschine.

„Halt, halt!" rief Ettore, als er bemerkte, daß der Umschwung des Rades den Morast aushöhlte. „Wir sinken tiefer!"

Der Motor schwieg, und einige Minuten lang betrachteten wir schweigend die Lage des Automobils und überlegten, auf welche Weise wir es freibekommen könnten. Es war nach links dermaßen eingesunken, daß die Achsen der Räder und der Benzinbehälter den Boden berührten. Was war zu tun? Wie sollten wir drei ein Gewicht von 2000 Kilo heben und an eine andere Stelle schaffen? Wir versuchten, den Motor wiederum in Bewegung zu setzen und ihn dadurch zu unterstützen, daß wir mit aller unserer Kraft das Automobil schoben. Vergebliches Beginnen! Es würden dazu vielleicht nicht einmal alle Kulis, die wir in Kalgan zurückgelassen hatten, ausgereicht haben.

Vor allem war es dringend notwendig, den eingesunkenen Teil zu heben, weil das Automobil dadurch, daß es sich ganz auf die Seite legte, die rechte Feder und das rechte Hinterrad übermäßig belastete, so daß die Gefahr drohte, die eine oder das andere könnte brechen. Ettore machte sich mit den Winden an die Arbeit, aber diese versanken in dem weichen Erdreich. Um sie zu stützen, gehörten Bretter dazu. Wir entnahmen diese dem Boden der Karosserie; die Bretter krachten, zerbrachen und versanken.

Da kam uns eine Idee: die ganze Strecke um die Räder und unter dem Automobil auszugraben, um auf diese Weise eine schiefe Ebene herzustellen, auf der sich die Maschine mit ihrer eigenen Kraft leicht herausarbeiten könnte. Unverdrossen machten wir uns mit gewaltigen Spatenstichen an die Arbeit, wobei wir uns ablösten, sobald einer müde war.

Nach einigen Minuten fieberhafter, schweigender Tätigkeit bemerkten wir mit Entsetzen, daß wir unserer Maschine das Grab schaufelten. Je mehr wir den Raum um die Räder breiter machten, desto mehr sanken sie ein. Es war der seitliche Druck des Erdbodens, der sie

Kamelen (s. d.).

Tiere mit Hufen, die nicht gespalten sind, die auf den Vorderfüßen nur einen Huf haben, die Wiederkäuer sind, aber keine Hörner haben, die Pflanzenfresser sind, aber nicht leben, wo Gras wächst, sondern in Wüsten, wo es keine Pflanzen gibt, das sind die Kamele.

Sie sind in Asien und Afrika zu Hause, wo sie seit Jahrtausenden als Lasttiere gehalten werden. Sie sind sehr genügsam und können lange Zeit ohne Wasser auskommen. Sie können bis zu 500 Kilogramm Lasten tragen und legen dabei 30–40 Kilometer täglich zurück. Sie können sich auf Wüstenreisen von Fett ernähren, das in ihren Höckern aufgespeichert ist. Sie können auch Wasser in ihrem Körper aufspeichern, das sie in Zeiten, wo sie keines bekommen, verbrauchen. Sie können auch Wasser in ihrem Körper aufspeichern, das sie in Zeiten, wo sie keines bekommen, verbrauchen.

Sie können auch Wasser in ihrem Körper aufspeichern, das sie in Zeiten, wo sie keines bekommen, verbrauchen. Sie können auch Wasser in ihrem Körper aufspeichern, das sie in Zeiten, wo sie keines bekommen, verbrauchen.

Sie können auch Wasser in ihrem Körper aufspeichern, das sie in Zeiten, wo sie keines bekommen, verbrauchen. Sie können auch Wasser in ihrem Körper aufspeichern, das sie in Zeiten, wo sie keines bekommen, verbrauchen.

das Erstaunen unserer Gastfreunde vor, die Erzählung des Unglücksfalls und das Eingeständnis unserer Ohnmacht, die großmütigen Anerbietungen von Hilfe, die Menschen, welche kamen, um das besiegte Automobil zu sehen — dasselbe Automobil, das mit solch rasender Geschwindigkeit durch die Straßen von Urga gefahren war! — Wir stellten uns all dies vor und wir glaubten uns damit einer unbeschreiblichen Demütigung auszusetzen. Nein, nein, wir mußten aus unserer fatalen Lage mit Mitteln herauskommen, die wir an Ort und Stelle fanden. Ein Kapitän, dessen Schiff auf eine Klippe aufgelaufen ist, tut alles mögliche, um es freizubekommen, ehe er das Notsignal hißt. Wir empfanden diese Art Stolz.

„Wenn wir nur Balken hätten!" riefen wir aus, indem wir uns umsahen, als könnten die Balken aus dem Erdboden herauswachsen.

„O, unsere Schutzbretter!"

In diesem Augenblicke zog eine von Mongolen geführte Karawane von Ochsenwagen, die nach Urga wollte, in der Entfernung von wenigen hundert Metern an uns vorüber. Sie hatte sich langsam genähert, ohne daß wir, von unserer fruchtlosen Arbeit ganz in Anspruch genommen, darauf geachtet hätten. Kaum aber bemerkten wir sie, so verstanden wir uns, ohne ein Wort zu äußern, und stürzten im Sturmschritt auf jene lange Wagenreihe. Die Wagen waren mit Balken beladen! Es waren dünne Kiefernstämme, ohne Zweifel bestimmt zum Bau der traditionellen Palissadenwände der heiligen Stadt.

Einige Münzen überzeugten die Mongolen von unserer ehrlichen Absicht. Das übrige hatten sie zweifellos verstanden, weil sie derlei Unfälle aus Erfahrung kannten. Wir luden uns jeder einen Balken auf die Schulter, die Mongolen taten dasselbe, und im Trabe ging es zum Automobil zurück. Indem wir probierten und wieder probierten, die Stämme in allen möglichen und erdenkbaren Arten verwandten, gelang es uns, ein System von Hebeln ausfindig zu machen, das imstande war, uns bei dieser und bei allen andern zukünftigen Gelegenheiten Rettung zu verschaffen.

Das System war höchst einfach. Man stelle sich einen zweiarmigen Hebel vor, dessen am äußersten Ende gelegener Stützpunkt einem andern ebenfalls zweiarmigen Hebel als Unterlage dient, welcher seinerseits auf den Rand des eingesunkenen Rades wirkt. Sind die Balken von gehöriger Länge, so genügt die Kraft zweier Männer, um ein Automobil zu heben, und verfügt man über die Hilfe von vier bis fünf Personen, so reicht ein einziger Hebel aus, um zum Ziele zu gelangen. In demselben Maße, wie wir die Maschine unter der freiwilligen Mitarbeit jener wackeren Karawanenführer wieder aufrichteten, füllten wir den von den Rädern gewühlten Hohlraum mit Steinen aus, die wir aus einem nahen Graben holten. Das Automobil drückte vermöge seines Gewichts bei jedem Nachlassen der Arbeit die Steine in den Morast hinein, aber es waren deren so viele, daß schließlich eine feste Grundlage, ein förmliches Mauerwerk entstand.

Nach zweieinhalb Stunden angestrengter Tätigkeit hatten wir alle vier Räder auf das Niveau des Bodens gehoben. Es blieb uns nur noch übrig, die Maschine rückwärts von dem unsicheren Gelände wegzuziehen. Wir holten die Seile hervor, die wir fest an das Chassis banden, und begannen im Verein mit den Mongolen mit aller Kraft zu ziehen; aber es gelang uns nicht, den schweren Wagen auch nur um eines Zolles Breite von der Stelle zu rücken, da er zwischen den Steinen und dem Erdreich eingekeilt war. Den Motor in Bewegung zu setzen, wagten wir nicht, da wir befürchteten, er könne durch seinen plötzlichen Antrieb ein neues Einsinken herbeiführen.

„Aber wir haben ja die Ochsen, die Ochsen der Wagen!“ rief der Fürst.

Die großen Gedanken sind die einfachsten. Fünf Minuten später waren drei Ochsen an das Automobil gespannt. Inzwischen hatten sich auch andere Leute eingefunden: einige Hirten kamen herbei, um zu sehen, was sich da Außergewöhnliches in ihrer Steppe zutrug, etliche Lamas aus einem Kloster, das wir von einer benachbarten Anhöhe herüberschimmern sahen, Frauen, die aus einem entfernten Jurtenlager kamen.

Die Ochsen, mit Peitschenhieben angetrieben, zogen willig, aber ohne sichtbaren Erfolg; dann spannten wir uns neben den Ochsen an und mit uns die Karawanenführer und alle übrigen Anwesenden, die Hirten, die Lamas und die Frauen. Wo ein Stückchen Seil freiblieb, griff eine Hand zu; endlich entschloß sich der Wagen, uns auf den Weg der Rettung zu folgen! Alle die hilfreichen Hände wurden uns nun wieder offen entgegengestreckt und erhielten den verdienten Lohn für ihre Mühen. Einer der Männer sprach etwas russisch.

„Welches ist die Straße nach Kiachta?" fragte ihn der Fürst.

„Es gibt zwei Straßen nach Kiachta," erwiderte er; „die eine führt über das Gebirge, die andere über die Ebene. Die über die Ebene ist die bessere."

„Wo liegt die bessere?"

„Es ist die, auf der wir uns befinden."

„Dann zeigen Sie uns, bitte, die schlechtere,"

Er wies sie uns. Nach Beendigung unserer Vorbereitungen und nachdem Seile, Bretter und Werkzeuge wieder an Ort und Stelle gebracht worden waren, wandten wir uns nach jener Richtung. Unsere Abfahrt erregte berechtigtes Erstaunen bei allen Leuten, die uns loszukommen geholfen hatten. Sie hatten uns nicht kommen sehen und glaubten vielleicht, es handle sich um einen sonderbaren Lastwagen, dessen Pferde fortgeführt worden seien. Das Geräusch des in Tätigkeit gesetzten Motors ließ sie mit einer Gebärde der Furcht zurückfahren; die Bewegung des Automobils reizte sie zum Lachen. Wir haben diese erheiternde Wirkung des Automobils bei allen naiven und schlichten Bevölkerungen beobachten können; die Bewunderung ist die ausschließliche Empfindung des Wissenden.

Der Weg schlängelte sich durch Täler und überschritt Hügel; er war etwas steinig, mitunter etwas steil, und würde für Wagen mit Pferden sehr schlecht, wenn nicht unpassierbar gewesen sein. Er zwang uns, sehr langsam und unter Beobachtung aller Vorsichtsmaßregeln zu fahren; aber wir waren mit ihm zufrieden. „Wenigstens versinkt man

Digitized by Google

hier nicht!" riefen wir jeden Augenblick. Das Wetter war schön geworden, der Morgen war bezaubernd. Wir fuhren am Rande blumengeschmückter Wiesen dahin, kamen an Birkenwäldchen vorüber, atmeten die duftige Frische des Frühlings in vollen Zügen ein und konnten uns nicht satt sehen an all diesen uns so neuen Dingen. Die Stunden verflossen ohne Langeweile. Nach dem Zwischenfall mit dem Sumpfe fanden wir alles leicht, alles einfach; wir hatten Geduld gelernt. Wenn wir von der Straße abirrten und uns nach den hervorstechendsten Landmarken sowie nach den unvollständigen Angaben der Karte orientieren mußten, so fanden wir uns mit guter Laune in unser Schicksal. „Besser als einsinken!" wiederholten wir uns zum Troste. Die im Sumpfe überstandene Gefahr hatte uns neue Tugenden eingetragen.

Die Maschine erklomm die steilsten Abhänge mit Leichtigkeit. Um 10 Uhr befanden wir uns auf dem Gipfel eines hohen Hügels, wo wir anhielten, um eine herrliche Landschaft zu bewundern. Hinter uns zog sich ein Gelände mit einer abwechslungsreichen Abstufung höherer und niederer grüner Hügel hin, bis es, im Duft der Ferne verschwimmend, in das große, von leuchtendem Blau erfüllte Tal des Tola überging. Urga war nicht mehr sichtbar; es verbarg sich hinter dem Absturz der letzten fernen Höhen. Aber wie um seine Lage zu bezeichnen, um dem frommen lamaistischen Wanderer anzugeben, wohin er den sehnsüchtigen Blick richte, um den heiligen Sitz des lebenden Buddhas zu entdecken, [illegible] auf dem einen Berggipfel eine weiße Pagode; sie schien in der Sonne zu funkeln. Mongolische Reiter, dem Äußern nach Soldaten, waren von ihren Pferden gestiegen und spähten nach Urga hin. Wir rissen sie durch unseren Motor, der ihre Pferde unruhig machte, aus ihren Betrachtungen. Dann setzten wir unsere Fahrt rasch fort.

Aber jede Medaille hat ihre Kehrseite. Jener Hügel, der uns ein so malerisches Schauspiel geboten hatte, hatte eine unheilvolle Kehrseite. Der Pfad senkte sich jäh in gerader Linie vom Gipfel bis

zum Fuße; er war voller Steine, Kieſel und Felsblöcke und wandte ſich ganz nach links, wo er am Rande eines Abgrundes entlang lief.

Ettore, welcher ſteuerte, zog ſofort die beiden ſtärkſten Bremſen an und ſchaltete die Transmiſſion aus. Der Wagen glitt einige Meter abwärts auf faſt unbeweglichen Laufrädern und ſprang über Kieſel, bis er an große Steine ſtieß und ſtehenblieb. Die Bremſen wurden allmählich gelockert, aber die Maſchine bewegte ſich nicht.

„Die Steine vor den Rädern müſſen fortgenommen werden", bemerkte Ettore.

Der Fürſt und ich ſtiegen ab, um dieſe Arbeit in Angriff zu nehmen. Aber die Steine ſaßen feſt in der Erde, und es gelang uns nicht, ſie fortzuwälzen.

„Es tut nichts," verſetzte Ettore, „mit einem kleinen Ruck des Motors komme ich über die Steine und fahre voraus."

Geſagt, getan; er ſchaltete die Transmiſſion wieder ein. Wenig fehlte, ſo hätte dieſes Manöver zu einer Kataſtrophe geführt! Die Neigung der Straße war ſo ſtark, daß das Automobil nach Überwindung des Hinderniſſes trotz Anwendung der Fußbremſe den Abhang unaufhaltbar hinunterſauſte, und in der kurzen Zeit, die Ettore brauchte, um auch die ſtärkere Handbremſe anzuziehen, war die Geſchwindigkeit zu groß geworden, um ſie noch beherrſchen zu können. Die Maſchine hatte die Oberhand gewonnen. Sie ſchoß mit ſolchem Ungeſtüm über die Steine hinweg, daß ſie bei jedem Stoß in die Höhe ſprang. Mitunter richtete ſie ſich wie beflügelt auf den Hinterrädern empor und fiel krachend zurück. Sie erlitt heftige Schwankungen, die ſie von einer Seite auf die andere ſchleuderten; das Gepäck löſte ſich: man hörte ein unheilverkündendes Klirren von Eiſenteilen. Fürſt Borgheſe hatte ſich an das wütende Ungetüm angeklammert und wurde von ihm heftig mitgeriſſen und hin und her geſchüttelt.

Er hatte ſich neben der Maſchine befunden, als Ettore den Motor in Bewegung ſetzte, und als er ſie davonſauſen ſah, hatte er einen raſchen Verſuch gemacht, ſie aufzuhalten. Einen Augenblick ſetzte er.

getrieben von einem unüberlegten, verzweifelten Verlangen, sie zu retten, ihrem Hinuntergleiten einen erbitterten, aber nutzlosen Widerstand entgegen. Er hatte die Gefahr bemerkt und kämpfte instinktmäßig gegen das Unvermeidliche an, indem er alle seine Kräfte und all seinen Willen daransetzte.

„Bremsen! bremsen! bremsen!“ rief er dabei.

Da er die Maschine nicht aufhalten konnte, wollte er sie begleiten. Er konnte sich nicht entschließen, loszulassen. Sich fest an die Karosserie anklammernd, machte er alle Sprünge und Schwankungen mit. Ettore schwieg. Über das Steuerrad gebeugt, sammelte er alle seine Energie, aufmerksam nach dem Augenblick spähend, in dem er die Herrschaft über seine Maschine wiedergewinnen könne. Seine Geistesgegenwart errang schließlich den Sieg. Ich habe schon erwähnt, daß der Weg sich nach links wandte; an einem Punkte, wo diese Neigung besonders bemerkbar war, lenkte Ettore plötzlich nach rechts hinüber und ließ das Automobil auf große Steine auflaufen. Es machte einen großen Satz, mäßigte aber seine Geschwindigkeit. Wenige Minuten später war es gebändigt und setzte den Abstieg fort, gelehrig dem Willen seines Führers gehorchend.

Die rasende Fahrt hatte nicht länger als 20 Sekunden gedauert, aber sie erschien uns endlos! Ich war zu Fuß hinterdrein gelaufen und hatte „halt, halt!“ gerufen, ohne zu wissen weshalb. Ich erreichte das Automobil, als es unten auf der Straße stand. Die stillstehende Maschine verbreitete einen unangenehmen Geruch nach verbranntem Öl und ließ ein leises, reibendes Geräusch hören.

„Diesmal haben wir sie noch glücklich gerettet!“ rief Ettore, während er von seinem Sitze stieg und sich den Schweiß abtrocknete. „Ich weiß nicht, wie ich hierhergekommen bin. Ein Wunder!“ und zu mir gewandt, fragte er lachend: „Haben Sie gesehen, was sie für Sätze machte?“

„Und ob! Als ob alles aus Rand und Band gehen sollte!“

„Auch ich glaubte es. Es gab einen Augenblick, in dem ich alles für verloren hielt. Ich dachte: Hier werden wir zerschmettert!“

„Welcher Augenblick war dies?“

„Haben Sie bemerkt, daß ich auf halbem Wege etwas nach rechts abgebogen bin?“

„Jawohl.“

„Damals. Ich sagte zu ihr: Entweder du parierst oder du gehst in Trümmer!“

„Sie hat pariert. Aber die Bremsen wirkten ja nicht?“

„Sie wirkten schon, aber um sie fest anzuziehen, braucht man viel Öl, und sie fassen nicht sofort, sie schleifen. Auf der Straße geht es wundervoll; aber sind das Straßen? Wir haben alle Alpenstraßen ‚gemacht‘, nicht wahr, Durchlaucht, und niemals ist uns ähnliches passiert.“

Der Fürst lächelte, während er den auf so ungewöhnliche Weise zurückgelegten Weg betrachtete, und schien ganz darein vertieft, die Erinnerung daran festzuhalten. Nach überstandener Gefahr empfindet man stets Freude. Dann gab er sich einen Ruck und rief:

„Vorwärts! Es ist spät. Heute abend möchte ich mein Lager am Ufer des Iro aufschlagen.“

Die Maschine wurde auf das sorgfältigste geprüft. Sie wies keinerlei Beschädigung auf. Wir hoben das Gepäck auf, banden es fest und fuhren rasch davon, nachdem wir unsere Plätze wieder eingenommen hatten.

„Man sagt,“ bemerkte Fürst Borghese scherzend zu mir, „daß, wenn sich zwei Unglücksfälle an einem Tage ereignet haben, noch ein dritter eintritt.“

„Sollen wir uns auf den dritten vorbereiten?“ fragte ich lachend.

Wir schienen diesen dritten herauszufordern. Er möge nur kommen! Wir fühlten uns um eine neue Erfahrung bereichert; wir kannten jetzt die Gefahren der Ebene und die des Gebirges. Was hatten wir noch zu befürchten? Wir hatten unrecht. Wir sollten uns nur zu bald davon überzeugen!

Der dritte kam!

Zehntes Kapitel.

Auf dem Wege nach Kiachta.

Der dritte Unglücksfall. — Unter Mongolen und Burjaten. — Eine nächtliche Fahrt. — Der Übergang über den Iro. — Der erste Wald. — Kiachta.

Die von den Karawanen benutzte Straße zwischen Urga und Kiachta überschreitet eine Berggruppe, die von den Flüssen Chara-gol und Iro begrenzt wird, welche beide von Osten nach Westen fließen und sich in den Orchon ergießen, den größten Nebenfluß der Selenga. Diese Berge, die ihren Namen nach dem Chara-gol tragen, nach Angabe der Landkarten aber auch Argalberge heißen, sind abschüssig und steinig. Die Straße wurde uns als sehr schwer passierbar geschildert. Deshalb faßten wir den Entschluß, sie zu umgehen.

Wir wollten im Bogen um die verrufenen Berge herumfahren, indem wir uns dem Tale des Orchon näherten. Stunde um Stunde fuhren wir, uns nur auf unseren gesunden Menschenverstand verlassend, über Hügel auf Wegen und Pfaden, die wir je nach der Himmelsrichtung einschlugen, durchquerten Ebenen und durchzogen Täler. Nicht selten war es der Fall, daß eine anscheinende Straße uns in unwegsames Gelände führte und uns auf Pfade brachte, die nur Ziegen erklettern konnten, so daß wir geduldig wieder zur ersten Weggabelung zurückkehren mußten. Wo wir konnten, zogen wir bei Hirten und bei Karawanenführern Erkundigungen ein, aber die Antworten

waren stets unbestimmt. Die meisten zeigten nach Norden; Kiachta lag im Norden, und sie kannten keine bessere Art und Weise, dorthin zukommen, als indem sie sich nach dieser Richtung wandten.

Wir trauten den einsamen Pfaden nicht; oft stiegen wir vom Wagen, um zu untersuchen, ob die Wegspuren frisch oder alt seien, und zogen unbetretenes Gelände einem verlassenen Pfade vor, weil dieser stets aus irgendwelchen schwerwiegenden Gründen aufgegeben worden war. Das Aufgeben deutete aber eine Gefahr an. Wenn wir dann zu Fuß genauer nachforschten, fanden wir, daß weiterhin das Gelände überschwemmt oder sumpfig war, oder auch daß das Wasser eine breite Vertiefung ausgehöhlt hatte. Mitunter kam es vor, daß wir frische Wegspuren plötzlich unterbrochen fanden. Wenn wir nachforschten, so bemerkten wir am Grase, daß sie von der gewünschten Richtung abwichen, und wir taten dasselbe. So zogen wir aus den Erfahrungen der Nomaden und der Karawanenführer mannigfaltigen Nutzen. Leute, die vor mehreren Tagen hier vorbeigekommen waren und sich jetzt wer weiß wie weit von uns befanden, dienten uns als Führer, als ob sie noch zugegen wären und uns vorausschritten.

Um 2 Uhr nachmittags gelangten wir auf eine grüne Ebene, die mit Sträuchern und hohem Grase bewachsen war; im ersten Augenblick bemerkten wir nicht, daß sie eine Sumpfvegetation trug. Wir nahmen an, daß der Fluß Chara-gol nicht mehr allzu weit entfernt sein könne. Vor uns erhoben sich die ersten Gipfel der Argalberge. Mit einem Male sahen wir, daß die Straße verlassen war. Wir hatten kaum Zeit, rasch ein Wort zu wechseln, als das Automobil schon versank und plötzlich stillstand. Es war mit großer Geschwindigkeit in einen Sumpf gefahren, dessen von der Sonne ausgetrocknete Decke ganz den Anschein festen Erdreiches bot. Diesmal hatte sich die Maschine nach rechts geneigt.

Wir sprangen zur Erde und stellten eine seltsame Erscheinung fest, die uns sofort allen Mut benahm: der Boden schwankte unter

unſeren Füßen! Es war, als ſchritten wir über Korkſtücke, die auf dem Waſſer ſchwammen. Die Decke gab nach, ohne zu zerreißen; ſie ſenkte ſich unter dem Drucke des Fußes und erhob ſich wieder, ſobald der Fuß weggenommen war. Das Gelände machte den Eindruck einer weiten Kautſchukfläche. Es war klar, daß ſich unter einer dünnen Oberfläche tiefes Waſſer befand; wir glaubten über einem abgrundtiefen Sumpfe zu wandeln. Wir wollten den Boden unterſuchen und ſtießen den Spatenſtiel hinein; wie in Waſſer glitt der lange Stab hinab. Schrecken erfaßte uns, denn wir ſahen ein, daß dieſe moraſtige Maſſe das Automobil verſchlingen müſſe, wenn es uns nicht gelänge, es ſofort in Sicherheit zu bringen!

Wir blickten uns um. Wir waren allein. Die Ebene, ſchweigſam und heiß, lag öde vor uns. Wir begannen zu arbeiten, aber mit der Angſt im Herzen, daß es vergebliche Mühe ſein werde.

Wir erfüllten nur eine Pflicht; wir wollten nicht ohne Kampf unterliegen. So ſchickten wir uns an, unſere Maſchine mit allen Kräften dem moraſtigen Abgrunde ſtreitig zu machen, aber ohne Ausſicht auf Erfolg, wie jemand, der dem Tode das Leben eines teuern, aber rettungslos verlorenen Weſens abzuringen ſucht. Wir arbeiteten, um uns ſelbſt zu betrügen, um uns der Illuſion hinzugeben, als könnten wir etwas nützen, und wußten ſehr wohl, daß wir drei allein nichts ausrichten konnten. Ortſchaften gab es nicht in der Nähe, wo wir hätten um Hilfe bitten, von wo wir Arbeiter, Maſchinen, Werkzeuge hätten holen können.

„Wenn wir doch ein Pferd fänden!“ ſagte Don Scipione.

„Wenn wir ein Pferd fänden, ſo würde ich nach Urga reiten, würde in der Nacht dort eintreffen und morgen abend wäre ich mit Leuten wieder zurück!“

Es war zu ſpät! Morgen abend würde die Maſchine ſchon verſunken ſein!

„Diesmal iſt es vorbei!“ rief der Fürſt wiederholt, er, der ſonſt bei keiner Gelegenheit den Mut verlor. „Jetzt iſt es vorbei! Als wir

Wilhelm Conrad Röntgen (1845–1923)

Bei Licht, der Sonne, Wärme, der Elektrizität, der Radioaktivität, Röntgenstrahlen und Laserstrahlen.

Licht ist eine elektromagnetische Welle, die sich mit einer Geschwindigkeit von 300 000 km/s ausbreitet. Sie ist nur ein kleiner Teil des Spektrums der elektromagnetischen Wellen.

Die Sonne ist eine Quelle für Licht, Wärme und Röntgenstrahlen. Sie ist ein Fusionsreaktor, in dem Wasserstoff zu Helium verbrannt wird.

Elektrizität ist eine Form der Energie, die sich mit Lichtgeschwindigkeit ausbreitet. Sie fließt in Leitern, wenn eine Spannung anliegt. Sie kann in Wärme, Licht, Bewegung und Magnetismus umgewandelt werden.

Radioaktivität ist eine Eigenschaft von Atomkernen, die sich spontan umwandeln. Sie kann durch Strahlung nachgewiesen werden. Sie ist gefährlich, weil sie Zellen zerstört und Krebs auslösen kann.

Röntgenstrahlen sind elektromagnetische Wellen, die durch Materie hindurchgehen können. Sie werden in Röntgenröhren erzeugt. Sie werden in Medizin und Technik verwendet.

Laserstrahlen sind Lichtstrahlen, die sich nicht ausbreiten. Sie werden in Lasern erzeugt. Sie werden in der Medizin, der Technik und der Unterhaltungselektronik verwendet.

Christus auf dem Wege nach Golgotha.

Und wieder kam Ihr Segen, kam der Geist zum Leben zurück.

Wie ein Wunder erschien es, daß Er, der Gekreuzigte, der Auferstandene, der Lebendige, Sich ihnen offenbarte, daß Er, der Gestorbene, Sich ihnen als der Lebende zeigte.

Wie ein Wunder erschien es ihnen, daß Er, der Gekreuzigte, der Auferstandene, der Lebendige, Sich ihnen offenbarte, daß Er, der Gestorbene, Sich ihnen als der Lebende zeigte. Und wie ein Wunder erschien es ihnen, daß Er, der Gekreuzigte, der Auferstandene, der Lebendige, Sich ihnen offenbarte, daß Er, der Gestorbene, Sich ihnen als der Lebende zeigte. Und wie ein Wunder erschien es ihnen, daß Er, der Gekreuzigte, der Auferstandene, der Lebendige, Sich ihnen offenbarte, daß Er, der Gestorbene, Sich ihnen als der Lebende zeigte.

Aber siehe da! In diesem Augenblick zeigte sich zwischen den hohen Sträuchern in weiter Ferne doch eine Karawane! Eine Reihe mit Pferden bespannter Wagen, und über den Pferden erkannten wir die „Duga", den charakteristischen Holzbogen des russischen Pferdegeschirrs. Es war eine Reihe Telegas.

„Russen, es sind Russen!" rief ich und stürzte mit Windeseile auf sie zu, indem ich über die Sträucher sprang, in den Morast versank, den Leuten zurief und lebhaft mit den Armen gestikulierte, um mich bemerkbar zu machen.

Russen erschienen uns in diesem Augenblicke beinahe als Landsleute. Mitten in der Mongolei fühlten wir uns mit ihnen stammverwandt und eng verbunden. Ihr Erscheinen bedeutete unsere Rettung. Als ich in ihrer Nähe angelangt war, bemerkte ich, daß auf den Telegas Leute saßen, die zwar ähnlich wie Russen gekleidet waren, aber mongolische Gesichtszüge hatten: es waren Burjaten. Ich befand mich einem burjatischen Stamme gegenüber, der mit Frauen und Kindern auf der Wanderung begriffen war. Der Anführer ritt voran; er war mit einem roten Hemd bekleidet und trug auf dem Kopfe eine Mütze von tatarischem Schnitt. Er hatte kein allzu vertrauenerweckendes Gesicht. Ich bat ihn, mir zu folgen, und er tat dies, nachdem er seinem Stamme befohlen hatte, haltzumachen.

Er sprach etwas russisch. Er bemerkte das Automobil und fragte:

„Wieviel wiegt das Dings da?"

„120 Pud (2000 Kilogramm). Du erhältst eine gute Belohnung, wenn es dir gelingt, den Wagen herauszuziehen. Bist du einverstanden?"

Der Burjatenführer sann einige Augenblicke nach und antwortete:

„Ja, ich bin einverstanden."

„Gut. Dann führe deine Leute und deine Pferde her."

Er kehrte zu den Telegas zurück und ließ sie sich uns auf einige hundert Meter nähern. Die Frauen stiegen ab, suchten Brennmaterial

und zündeten Feuer an. Aber die Pferde wurden nicht abgespannt, und die Männer kamen nicht. Wir brannten vor Ungeduld. Nach einer halben Stunde kehrte der Führer zurück, und zwar allein.

„Nun?" fragte ihn der Fürst. „Wie stehts? Wann machst du dich an die Arbeit?"

Der Burjate zeigte keine sonderliche Eile, sondern fragte:

„Bist du bereit, mir 50 Rubel zu geben?"

„Erst ziehst du den Wagen dort heraus, dann gebe ich dir 50 Rubel."

Der Mann begab sich zu seinem Stamme zurück. Die Pferde blieben nach wie vor angespannt, und die Männer blieben neben den Wagen stehen. Ihr Verhalten begann uns aufzufallen.

Währenddessen kam eine Anzahl Mongolen auf ihren kleinen Pferden im Galopp angesprengt. Sie kamen wer weiß woher! Ihr Geierauge hatte von fern einen ungewohnten Gegenstand in der Steppe erspäht, und sie waren herbeigeeilt, um sich ihn in der Nähe zu betrachten. Bald fanden wir uns von einer aufgeregten Menge umringt, die uns unter lebhaftem Gespräch beobachtete. Der Burjate, davon vielleicht beunruhigt, näherte sich uns zum dritten Male, noch immer allein.

„Nun, wann gehst du denn an die Arbeit? Du hast 50 Rubel verlangt, und ich gebe dir 50 Rubel. Aber beeile dich! Hole deine Leute her!"

Der Führer schüttelte den Kopf.

„Du willst nicht?" fragte ihn der Fürst.

„Nein."

„Und warum nicht?"

„Es geht nicht. Es ist unmöglich."

Und er entfernte sich.

Warum machte er keinen Versuch? Wenn er doch einsah, daß das Unternehmen unmöglich war, warum entfernte er sich nicht mit seinen Wagen, statt in unserer Nähe lagern zu bleiben?

Indeed, that is one of the most surprising things in the Highland experience and evidence for the Fifth Gospel. The Fifth Gospel is the one that is not written down, but is lived out in the lives of the people. It is the one that is not written down, but is lived out in the lives of the people. It is the one that is not written down, but is lived out in the lives of the people. It

unſere Gebärden legten; Tatſache iſt, daß wir imſtande waren, durch eine wunderbare Mimik Balken zu beſchreiben. Und wir fanden volles Verſtändnis dafür. Drei von unſeren neuen Freunden ſprangen in den Sattel und ſprengten in Karriere davon, um nach einer halben Stunde wieder zu erſcheinen und einige an ihren Sätteln befeſtigte lange, dünne Balken hinter ſich her zu ſchleppen. Wir hätten ſie umarmen mögen!

Jetzt ging es mit Begeiſterung an die Arbeit. Um die Maſchine noch mehr zu entlaſten, nahmen wir die Karoſſerie ab, die wir mit Hilfe der Mongolen auf den Raſen niederlegten. Aus den Balken ſtellten wir unſere einfache Hebevorrichtung her. Wir mußten vorſichtig zu Werke gehen, weil das Gelände unter dem Gewicht der Hebel nachzugeben drohte und die Balken, die ſchon etwas gar zu alt waren, krachten, ſo daß wir fürchteten, ſie würden brechen. Aber das Automobil hob ſich doch allmählich wieder; unter die Räder legten wir große Holzſcheite, die mit Hilfe einer Axt von einem Balken abgehauen worden waren. Es war eine langſame, geduldheiſchende Arbeit. Drei Stunden vergingen, ehe wir die Maſchine ſo weit hatten, daß ſie aus der tiefen Höhlung herausgezogen werden konnte. Wir befeſtigten die Seile an dem hinteren Teil des Geſtelles und verſuchten mit vereinten Kräften zu ziehen. Aber alle Mühe war vergebens.

Ochſen, waren Ochſen da? Nachdem wir durch die Gebärdenſprache Balken beſchrieben hatten, war es uns ein leichtes, Ochſen zu verlangen. Es wurde eine Herde herbeigeholt, die einige Kilometer von uns weidete. Die Länge der Seile geſtattete aber nicht, die vier Ochſen zugleich anzuſpannen. Die armen Tiere zogen und zogen, aber es gelang ihnen ebenſowenig als uns das Automobil zu bewegen. Wir ſahen jedoch ein, daß, wenn die vier Ochſen gleichzeitig eine Kraftanſtrengung machen könnten, ſie Erfolg haben würden. Angetrieben zogen ſie nur einer nach dem andern. Wie ſollten wir die Ochſen von dem Vorteile gemeinſamen Zuſammenwirkens überzeugen? Da kam uns eine geniale Idee: ſetzen wir den Motor in Bewegung!

Der Erfolg war vollständig. Bei dem unvermuteten Getöse stemmten die vier erschreckten Ochsen ihre Füße genau gleichzeitig ein und senkten brüllend die dicken gehörnten Köpfe in so entschlossener Fluchtbewegung, daß das Automobil schwankte! Ettore, der auf die Maschine gestiegen war, drückte das Pedal des Akzelerators herunter, der Lärm wurde betäubend und ging in ein fürchterliches Heulen über. Die vier Tiere zitterten vor Schreck und zogen mit verzweifelter Kraftanstrengung an — mit einem Male bewegte sich die Maschine mit einem Ruck aus dem Loche! Es war ein Augenblick größter Freude!

Die Karosserie wurde in wenigen Minuten wieder an Ort und Stelle gebracht, das Gepäck, die Ersatzreifen, die Vorräte und die Werkzeuge mit fröhlicher Geschäftigkeit wieder aufgeladen. Eine halbe Stunde später waren wir zur Abfahrt bereit. Die Mongolen erhielten in freigebiger Weise eine große Menge Rubel und begrüßten diese Gabe mit Ausrufen der Begeisterung und mit Gebärden überströmender Freundschaft.

Jetzt näherte sich auch der Burjatenführer und streckte ebenfalls seine Hand aus. Der Fürst sagte lächelnd zu ihm:

„Keine Arbeit, kein Geld!"

Der Burjate zog die Hand zurück und sagte mit tückischem Augenaufschlag:

„Ich brauche dein Geld nicht!"

Und er fügte Worte hinzu, die wir glücklicherweise nicht verstanden. Dann sahen wir ihn sein Pferd besteigen und seinem Stamme mit der Hand das Zeichen zum Aufbruch geben. Die lange Reihe der Telegas entfernte sich.

Wir baten die Mongolen um einen Führer. Einer von ihnen erbot sich dazu. Er stieg zu Pferd, und wir folgten ihm. Alle andern gaben uns das Geleite. Sie waren voll naiver Dankbarkeit und ritten in vollem Galopp um uns herum, lachend und schreiend. Einige Pferde trugen zwei Reiter, wie in Urga bei der Verfolgung des Gouverneurs.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R
L

Der Führer entledigte ſich ſeiner Aufgabe mit vieler Würde. Wir durchfuhren ein wahres Labyrinth: jeden Augenblick kamen wir an Sümpfen vorbei und wandten uns in der weiten, troſtloſen Ebene durch hohe Binſen und Seelilienbüſchel. Die Sonne ging unter, und über die Erde breitete ſich ein Schleier, der der Landſchaft ein unnennbar düſteres Ausſehen verlieh.

Als wir am Ende der Ebene angekommen waren, verließ uns die ſeltſame Reiterſchar und zerſtreute ſich. Der Führer zeigte uns noch bereitwillig einen Weg, der das Gebirge umging. Als er uns verließ, war es beinahe Nacht. Sein Pferd zitterte vor Müdigkeit. Nachdem er ſich von uns verabſchiedet und uns nochmals für die erhaltene Belohnung gedankt hatte, ſtreckte ſich der Mann auf dem Raſen aus.

Wir ſetzten unſeren Weg fort. Für die Maſchine und für uns brauchten wir Waſſer; wir konnten nicht halten, bevor wir es nicht gefunden hatten. Von einem Augenblick zum andern hofften wir, den Fluß Chara-gol anzutreffen. Wir beobachteten ſehnſüchtig den Weg vor uns, und bei jedem Tale, bei jedem Üppigerwerden der Vegetation ſagten wir uns: „Dies muß der Fluß ſein“ — aber der Fluß ließ ſich nicht ſehen, und wir fuhren mit neuem Vertrauen weiter, um ihn zu ſuchen.

Es war Mondſchein. Wir hatten keine Laternen, das heißt, wir hatten ſie ſchon, aber ſie waren nicht zum Anzünden bereit. Wir befanden uns mitten zwiſchen Anhöhen, und der Pfad wandte ſich durch enge Täler, ging bergauf, bergab, kaum erkennbar am Graſe der Wegränder. Angeſpannt beobachteten wir die Wegſpur, voll Furcht, ſie zu verlieren.

Für unſer müdes Auge nahm unter dem geſpenſtiſchen Lichte des Mondes alles ein furchterweckendes, unbeſtimmtes phantaſtiſches Ausſehen an. Die Umriſſe der Hügel, die düſteren Gründe der Täler, die Geſträuche ließen uns bisweilen erſchauern; ſie hatten eine geheimnisvolle, unbeſtimmbare Form. Es ſchien eine leiſe Bewegung in den

Thiere zu berühren, überhaupt, nachdem Scheiben-Gärten so vor-herrlich wachsen. Wer es in Rom sich nicht nehmen läßt, die Wa-gen genau zu besehen, wie Goethe, der wird sich auch, wie er, an den Frau von Stein'schen Scheiben gedächtnißvoll seyn, in wel-ne schönen Ort, in ja ganz schön zu Rom. Wer nicht Lust hat, sich in Rom zu ärgern, der bleibe ja weg, und wer dahin reist, wähle ihm ja Rom. Es hat für sich alles, was in Berlin fehlt. Residenzleben, Einheizungen in schönen Zimmern, ein Le-ben, das sich nicht um Kälte und Wärme kümmert, weil es sie nämlich vorbeizieht, und so fort. Ich wünsche Glück zur Reise.

Berlin, d. 24. Januarius 1820. Ich bin so ziemlich wohlgemuthet dabei, muß nur leider viel zu viel Geschäfte besorgen. Es wird Ihnen wenig Freude, es wird Ihnen Verdruß machen, wenn Sie meine Arbeiten lesen, aber es ist nicht anders, ich kann sie nun doch nicht unter den Schränken herausstecken. Schicken

Der Hexen- und Zauber-Kessel. Aus Goethe's Faust. Erster Theil.

und der Motor mußte sich anstrengen. Dann wurde die Maschine mit aller Kraft vorwärtsgetrieben, damit sie nicht steckenbliebe. Einmal sahen wir wirkliche Wesen, die sich bewegten, es waren Kamele. Wir kamen dicht an einer lagernden Karawane vorüber. Zwei Männer standen am Wege. Sie wandten sich mit einer raschen Bewegung um und rührten sich nicht mehr. Wir hätten ihren Gesichtsausdruck sehen mögen beim plötzlichen Erscheinen dieser schwarzen Masse, die unter Getöse durch die Wüste dahinraste.

„Wie spät ist es?" fragte der Fürst, dessen Uhr zerbrochen war.

Ich zündete vorsichtig ein Streichholz an und sah auf meine Uhr.

„4 Uhr."

Wir waren seit früh 4 Uhr unterwegs. Siebzehn Stunden beständiger Arbeit und aufreibender Nervenanspannung! Wir waren müde. Der Chara-gol zeigte sich immer noch nicht. Wir konnten ihn nicht verfehlen, denn sein Lauf mußte unsere Straße kreuzen.

Der Mond neigte sich zum Untergange. Die Nacht bevölkerte sich mit Sternen. Ich konnte in der Tat den Pfad nicht mehr erkennen und bewunderte Ettore, der ruhig steuerte, als fahre er auf der besten Kunststraße.

„Ein Licht, ein Licht!" riefen wir plötzlich wie aus einem Munde.

„Es muß das Feuer eines Lagers am Ufer des Flusses sein", bemerkte der Fürst.

Wir faßten wieder Mut. Aber nach wenigen Augenblicken war das Licht verschwunden. Wir hatten uns aber den Punkt, an dem es zum Vorschein gekommen war, genau eingeprägt und durchspähten gierigen Auges jene Stelle der Finsternis. Als wir nach einigen Minuten dort anlangten, bemerkten wir einige Jurten und hielten. Eine Hundemeute umringte uns bellend. Es erschien ein Mann im Rahmen einer Tür, aus der Licht drang. Wir baten ihn um Wasser, und er bot uns alles, was er hatte, in einem Kochgefäß an. Das Wasser war warm, fettig und erdig. Wir fragten ihn, wo die Quelle sei, und er zeigte uns den Weg mit einer Gebärde der Hand, als

wollte er sagen: „Ganz in der Nähe.“ Wir baten ihn, uns hinzuführen, er lehnte aber ab. Er fürchtete sich vor uns.

So fuhren wir bis zu einer Wiese, wo wir zu lagern beschlossen. Während Ettore das Zelt aufschlug, machten der Fürst und ich uns auf die Suche nach der ersehnten Quelle. Er trug den Eimer und ich den Spaten; den Eimer für das Wasser, den Spaten für die Hunde. Ich stellte die bewaffnete Macht dar; ein Schutz war nötig, weil die mongolischen Hunde von besonderer Wildheit sind. Der Mond war untergegangen, und die Erde schlummerte, während der bleiche Sternenschimmer alle Unebenheiten verwischte.

Nach vielem Umhersuchen gelang es uns, einen kleinen schlammigen, stark fauligen Wasserlauf zu entdecken. Trotz des Durstes, von dem wir gequält wurden, war es uns nicht möglich, einen einzigen Schluck davon zu trinken. Wir kehrten zum Zelte zurück und bereiteten Tee, den niederträchtigsten Tee, der sich denken läßt! Schweigend verzehrten wir einige Konserven, schlürften das nichtswürdige Getränk mit viel Zucker und krochen auf allen vieren unter das Zelt. Die Nacht war von göttlicher Stille.

Wir hatten die Vorsicht gehabt, nichts außerhalb des Zeltes liegenzulassen, und Ettore legte, treu der erhaltenen Anweisung, die Pistole in den Bereich seiner Hand. Auf dem Gras ausgestreckt, eingehüllt in die mollige Wärme unserer Pelze, fielen wir sofort in tiefen Schlaf.

Mitten in der Nacht wurden wir jäh aufgeschreckt durch die Stimme Ettores, welcher rief: „Wer da?“

Er hatte sich erhoben, und ich bemerkte, wie er nach der Mauserpistole tastete. Ich lauschte. Nach wenigen Augenblicken hörte ich draußen vor dem Zelte ein leises, kurzes, aber deutlich vernehmbares Geräusch im düsteren Schweigen der Nacht.

„Wer da?“ rief Ettore nochmals, jetzt in entschiedenerem Tone.

Niemand antwortete. Es strich ein Luftzug vorüber, und das Geräusch erneuerte sich. Es war ein rasches, leichtes, unbegreifliches Schlagen ganz in der Nähe.

Leiſe hoben wir einen Zipfel der Zeltleinwand empor und ſpähten hinaus.

„Zuerſt wußte ich nicht, was es war!“ rief Ettore lachend. „Wer hätte auch geglaubt, daß ſie ſolchen Lärm machen könnte! Ich bin davon munter geworden!“

Es war die Flagge — unſere auf dem Automobil gehißte Flagge, die bei jedem Windhauch flatterte und leiſe rauſchte! Es ſchien, als lebe ſie und halte Wache.

Nur wenige Kilometer vom Fluſſe entfernt hatten wir gelagert. Am Morgen des 24. Juni, in aller Frühe, überſchritten wir ihn raſch in einer Furt. Das Gebirge hatten wir zu unſerer Rechten gelaſſen und uns nach Weſten dem Laufe des Orchon genähert, quer über eine Reihe ſumpfiger Flächen hinweg. Wir waren jedoch gegen die Tücken des Geländes wohl auf der Hut und trieben das Automobil erſt dann vorwärts, wenn der Boden vorher genau unterſucht worden war.

Von allen Seiten umringten uns Gefahren: oft ſpürten wir unverſehens unter unſeren Füßen die wellenförmige Bewegung des verborgenen Sumpfes und fuhren mit einem Gefühl des Schauders rückwärts, als ſeien wir auf ein Reptil getreten.

„Zurück! Sofort zurück!“ riefen wir Ettore zu, der vorſichtig die Maſchine dicht hinter uns lenkte.

Neue Übergänge wurden geſucht. Mitunter fanden wir keinen Ausweg und mußten weit zurückgehen, um an einer andern Stelle den Verſuch zu erneuern. Nach und nach gelang es uns aber mit großer Geduld, aus dem ſumpfigen Gelände herauszukommen und die kahlen, ſandigen Hügel zu erreichen, die ſich zwiſchen dem Orchon und dem Iro erſtrecken.

Seit dem vorigen Abend hatten wir Zeichen bemerkt, die unſer Intereſſe erregten. Es waren die Fußſpuren zweier Europäer und eine Wagenſpur. Wenn man auf einer Strecke von Tauſenden von Kilometern nur die Spuren chineſiſcher Schuhe und mongoliſcher Stiefel

geſehen hat, ſo macht der Abdruck einer europäiſchen Sohle den Eindruck, als habe man das Porträt eines Bekannten vor ſich.

Die Spuren liefen in derſelben Richtung, die wir einſchlugen, und ſie waren friſch. Sie verſchwanden bisweilen; in der Ebene hatten wir ſie verloren, dann entdeckten wir ſie wieder und fanden ein eigenartiges Vergnügen daran. Wir ſprachen von ihnen. Wann waren ſie dem Boden eingedrückt worden? Vor einer Stunde, vielleicht auch vor kürzerer Zeit? Sie deuteten auf den ſicheren und weit ausgreifenden Schritt zweier junger Männer. Es waren keine Wagenführer, weil ein ſibiriſcher Wagenführer viele Telegas in einer Reihe leitet, während hier zwei Männer einen einzigen Wagen begleiteten. Der Wagen ſchien nicht ſchwer beladen geweſen zu ſein, denn die Furchen waren leicht; er mußte irgendeine wertvolle Ware mit ſich führen, die wenig wog und doch einen ſicheren Schutz erforderte. Man glaubt nicht, wie ſehr dieſe Kleinigkeiten in der endloſen Eintönigkeit einer Reiſe wie der unſeren imſtande ſind, die Neugier zu erregen und unerſchöpflichen Unterhaltungsſtoff zu liefern. Ein Zeichen, eine Spur, ein Geräuſch tragen die Phantaſie in die ſchöne, unerforſchte Welt der Vermutungen hinüber. Es iſt die einzige Unterhaltung.

An einem Abhange holten wir unſere Europäer endlich ein. Es waren zwei junge blonde und kräftige Ruſſen, dem Anſcheine nach Arbeiter. In dem von einer Plane überdeckten Wagen wurde eine ebenfalls junge Frau mit einem Kinde an der Bruſt ſichtbar. Wir wechſelten einen Gruß: „Do svidania!“, unſeren erſten ruſſiſchen Gruß.

Jetzt kam der Orchon in Sicht, eingeſäumt von einer durſtigen Menge üppigwachſender Pflanzen. In Schlangenwindungen floß er durch ſein unermeßliches grünes Tal, in dem Rinder weideten. Wir ſahen den Fluß von der hohen Uferböſchung aus. Einen Augenblick hielten wir ihn für den Iro. Dann wandte ſich der Pfad nach Norden, ſtieg bergab und führte uns durch andere Ebenen, wo wir genötigt waren, unſere Unterſuchungen von neuem zu beginnen. Wir überſchritten kleine Waſſerläufe, Nebenflüſſe des Iro, in die wir erſt hinein-

Mexico, and Central America, Australia, and Tropical Africa. In Tropical Asia, Africa, and Australia, as a rule, Hedyotis is a herbaceous plant, but in Tropical America it is frequently a shrub, and sometimes a tree.

Fig. 1. Hedyotis Wightiana, Wall. var. Wallichiana, Hook. f. Flowering branch. Drawn from Wallich's Herbarium, No. 8,000.

Fig. 2. Hedyotis Wightiana, Wall. var. Wallichiana, Hook. f. Fruit. Drawn from Wallich's Herbarium, No. 8,000.

All these species have been described by Wallich, Wight, Arnott, Bentham, Hooker, Thwaites, Clarke, Gardner, Trimen, Brandis, Kurz, Prain, and others, and are represented in the Kew Herbarium by a large number of specimens.

Hedyotis Wightiana, Wall. var. Wallichiana, Hook. f. Fl. Brit. Ind. iii. 75.

Figs. 1 and 2.

Syn. Hedyotis Wallichiana, Wight & Arn. Prod. 410.

Hedyotis Wightiana, Wall. var. Wallichiana, Clarke in Hook. f. Fl. Brit. Ind. iii. 75.

Hedyotis Wallichiana, Wight & Arn. var. Wightiana, Clarke in Hook. f. Fl. Brit. Ind. iii. 75.

Hedyotis Wallichiana, Wight & Arn. var. Wallich

und mindeſtens zwei Lagen Balken; wo ſollten wir aber ſo viel Holz hernehmen? Als wir uns umſahen, entdeckten wir neben einem kleinen Gebüſch eine alte Hütte, die einer ſibiriſchen Isba ähnelte, umgeben von einer niedrigen Paliſſadenwand.

„Kaufen wir die Hütte," ſchlug ich vor, „reißen wir ſie ein, und wir haben genug Holz zum Bau einer Fähre."

„Das würde vielzuviel Zeit koſten", bemerkte der Fürſt. „Sehen wir erſt zu, ob ſich nichts findet, was raſcher fördert."

Da traten einige Mongolen aus der Hütte und näherten ſich uns. Es waren auch Frauen darunter, das Geſicht umgeben von der komiſchen, an ein Elefantenohr erinnernden Haartracht. Andere kamen am ſonnigen Ufer entlang geritten.

Vielleicht konnten wir die Barke erreichen, welche die Wagen überſetzt, die auf der Straße über das Gebirge kommen? Es mußte einen Weg geben, der uns zu ihr führte. Wir fragten die Mongolen, von denen einige etwas ruſſiſch verſtanden.

Nein, es gab keinen ſolchen Weg; weiter hinauf wurde das Ufer felſig. Wir mußten bis zu der von uns am Abend vorher befahrenen Straße zurückkehren und das Gebirge überſchreiten, vorausgeſetzt, daß dies möglich war.

Es gab noch ein anderes Mittel: den Magneten aus dem Automobil herauszunehmen und dieſes dann an das andere Ufer zu ziehen. Der mit einer dicken Fettſchicht überzogene Motor würde keinen Schaden leiden, wenn das Waſſer nur nicht in die Zylinder eindränge.

Wir beſchloſſen, unverzüglich den Verſuch zu wagen. Zunächſt machten wir den Mongolen unſer Vorhaben klar. Wir brauchten Ochſen; wir würden gut zahlen, müßten ſie aber ſofort haben. Sie gingen darauf ein. Nach kurzer Zeit ſahen wir von irgendwoher eine Anzahl Ochſen ankommen unter Obhut zweier Hirten, die ihren langen Stachelſtock ſchwangen. Bei dieſem Anblicke geſtanden wir feierlichſt, daß die Mongolen das dienſtfertigſte und zuvorkommendſte Volk der Welt ſeien.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R L

Ettore, der auf dem Rücken ausgestreckt unter dem Automobil auf dem heißen Sande lag, arbeitete lange Zeit. Er nahm das Blech ab (wir nannten es den „Bauch" nach einer gewissen Ähnlichkeit mit einem Pferdeleib), das von unten den Motor und das Geschwindigkeitsgetriebe schützt, schraubte sorgfältig den Magneten los und bedeckte die feinsten Teile der Maschine mit ölgetränkten Lappen; dann hüllte er den Magneten sorgfältig in seine Joppe und erklärte schließlich, alles sei bereit. Die Stricke wurden an dem Automobil befestigt und die Ochsen angespannt. Nun begann eine seltsame Bugsierschifffahrt über eine etwa 300 Meter breite Wasserfläche.

Zugleich mit den Ochsen und dem Automobil betraten sämtliche Mongolen das Bett des Iro; einige zu Fuß, andere zu Pferde, zu zweit und dritt auf einem Tiere reitend. Auch die Frauen bestiegen ihre Sättel, um den Schiffszug zu begleiten. Der Fürst erhielt ein Pferd zur Verfügung gestellt. Ich stand im Begriff, ebenfalls zu Pferd in aller Ruhe den Übergang zu bewerkstelligen, und war vor allem darauf bedacht, den photographischen Apparat durch Hochhalten aus dem wahrscheinlichen Bereich der Spritzer zu bringen, als jemand hinter mir auf meinen Sattel sprang. Es war ein Mongole, der dies ganz natürlich fand. Mit heiterer Vertraulichkeit hielt er sich an meinen Schultern fest, und so kamen wir selbander in brüderlicher Gemeinschaft ans andere Ufer.

Mitten im Flusse verschwanden die Räder des Automobils, und das Wasser schoß gurgelnd über den Boden der Karosserie. Die Ochsen zauderten einen Augenblick, als sie die Stärke der strudelnden Strömung spürten, die sie von ihrem Wege abdrängte; aber die Zurufe und der Stachelstock spornten sie zu neuer Kraftentfaltung an, und eine Minute später wohnten wir dem ungewöhnlichen Schauspiele bei, daß ein Automobil über und über triefend und unter Hinterlassung einer breiten nassen Spur aus dem Bade kommt. Von dem Augenblicke an, als wir an das linke Ufer gelangt waren, bis zu dem, als wir das rechte erreichten, waren zweieinhalb Stunden

verfloſſen. Es iſt dies viel Zeit zum Zurücklegen einer Wegſtrecke von 300 Metern!

Eine halbe Stunde ſpäter waren wir marſchfertig, um den letzten Zipfel der Mongolei zu durchqueren. Wir benachrichtigten die wackeren Mongolen von der Ankunft noch mehrerer ſolcher Wagen wie des unſrigen und fuhren ab. In dieſem Augenblicke entbrannte unter den braven Leuten ein anſcheinend wütender Streit über die Verteilung des Geldes. Man hätte ſagen können, ſie ſeien im Begriff, zu den Meſſern zu greifen, wenn man nicht wüßte, daß die Mongolen mit Entſetzen vor Blutvergießen zurückſchrecken; ihre Religion verbietet es ihnen, und ſie gehorchen ihr buchſtäblich. Wenn ſie ſich an einem Feinde rächen wollen, ſo — erdroſſeln ſie ihn.

Wir fuhren raſch; wir hatten Eile, die ruſſiſche Grenze zu überſchreiten. Ich weiß nicht warum, aber wir hatten den Eindruck, als ſeien jenſeits der ruſſiſchen Grenze die Wegſchwierigkeiten zu Ende. Wir gaben uns der tröſtlichen Illuſion hin, daß von nun an alles ſich zu einer langen Reihe von Spazierfahrten geſtalten werde. Auf den Karten waren von Kiachta an die Straßen mit zwei Linien ſtatt mit einer bezeichnet. War das nicht der Beweis einer großen Veränderung? Dieſe beiden Linien erſchienen uns köſtlich. Wir ſchlugen alle Augenblicke die Karte nur zu dem Zwecke auf, um dieſe Linien mit dem Auge zu verfolgen und ſchon im voraus die Freude einer ununterbrochenen „60 in der Stunde" zu koſten.

Etwa 40 Kilometer vom Iro entfernt traten wir in den Schatten majeſtätiſcher Kiefernwälder. Infolge des trockenen, glatten Geländes gab es eine raſche Fahrt im Walde. In wenigen Minuten fühlten wir uns ſchon unendlich weit vom chineſiſchen Reiche entfernt, obwohl die Räder unſeres Automobils noch auf deſſen Boden dahinrollten. Wir wechſelten Worte der Bewunderung und Begeiſterung, als ſeien wir unſer Lebenlang nie in einem Walde geweſen. Zu Füßen der mächtigen geraden Stämme breitete ſich ein weicher Raſenteppich aus. Wir atmeten Harzduft ein. Wir kamen an grünen Waldwieſen vorüber,

die in uns die Luft erweckten, zu halten, uns auf einem alten gestürzten Stamme niederzulassen und uns des Schattens zu erfreuen.

„Wie schön!" wiederholten wir. „Es ist wie in einem Parke."

Wenn wir jetzt daran zurückdenken, so war die Schönheit gar nicht so außerordentlich, aber die Neuheit war groß. Der Bogda-ola hatte uns auch Wälder sehen lassen, aber nur von ferne, und hier nahm uns der Wald selbst auf. Der Unterschied ist ganz gewaltig, wenn man aus der Wüste kommt.

Der Weg war etwas sandig und infolge hier und da hervorstehender Wurzeln etwas holprig, aber verhältnismäßig gut. Nach einigen Stunden trat jedoch eine Veränderung ein, die uns den Wald unerträglich machte: der Himmel hatte sich mit Wolken bedeckt. Wenn der Sonnenschein fehlt, macht die Gesellschaft der Bäume traurig; sie fügt Schatten zu Schatten; die Dunkelheit wirkt beklemmend, weil sie gleichmäßig verbreitet ist, und erfüllt uns mit der ganzen Melancholie der Abenddämmerung.

Als wir aus den Kiefernwäldern herauskamen und der Horizont sich entfaltete, bemerkten wir im Norden eine schwarze Wetterwand. Unterhalb der düsteren, niedrig schwebenden, bleigrauen Wolken zog sie sich in der Form eines Nebelstreifens über die Erde. Sie verbreitete sich wie der Rauch einer sich rasch ausdehnenden Feuersbrunst. Die Luft war still.

Wir fuhren in ein sandiges Tal hinab. Eine kleine Wagenkarawane hatte sich hier gelagert. Das Benzin im Motor war zu Ende, und wir mußten aus den Behältern neues aufgießen; wir hielten daher. Mit einem Male wurde die Stille der Luft gestört, ein plötzlicher Windstoß fuhr heulend vorbei. Er war der Vorbote eines Orkans, der sich nach wenigen Minuten wütend auf die Ebene stürzte und Wolken von Staub aufwirbelte, die uns zwangen, die Augen zu schließen.

Es war der Abschiedsgruß der Mongolei! Wir erlebten ein in jenen Gegenden häufiges Schauspiel: einen Sandsturm. Wir befanden uns in einem Luftwirbel. Das Automobil wurde hin und her

gerüttelt; wir hielten uns dicht an die Maschine, die uns als Windschutz diente. Die Richtung des Windes wechselte wirbelartig. Der Sand lief wie eine Flüssigkeit über den Boden hin; er bildete gelbe Ströme, häufte sich zusammen und erhob sich in Wirbeln. Der heftigste Anprall dauerte aber nur wenige Minuten, und nach einer halben Stunde ließ der Sturm mit derselben Schnelligkeit, mit der er gekommen war, nach. Wir sahen den Orkan sich entfernen, wie man auf der Erde den Schatten der Wolken dahinhuschen sieht.

Kiachta konnte nicht mehr weit sein. Es war 4½ Uhr nachmittags. Wir wollten rechtzeitig eintreffen, um vor Einbruch der Nacht noch die Geschäfte auf dem Zollamt zu erledigen und auf russischem Boden zu schlafen. Wir suchten daher die Fahrt zu beschleunigen, aber der Weg führte uns über Dünen, in denen die Räder einsanken. Der Sand lag lose und hoch und leistete uns einen immer größeren Widerstand. Die Laufräder begannen sich zu drehen, ohne sich fortzubewegen; sie schleiften auf dem Boden. Der Motor strengte sich an und erhitzte sich, und der Dampf strömte zischend aus dem Kühler. Es fehlte uns an Wasser, und aus Furcht, einen Teil der Maschine zum Schmelzen zu bringen, gewährten wir dem Motor lange Ruhepausen. Er verbreitete eine Hitze, die sich schon von fern bemerkbar machte, jedesmal aber warteten wir die Abkühlung ab. Während dieser Ruhepausen arbeiteten wir, ebneten den Weg vor den Rädern mittels des Spatens und schaufelten so viel Sand weg, bis wir auf eine feuchte, härtere Schicht stießen. Dann ging es wieder vorwärts: wir unterstützten die Anstrengungen der Maschine durch Schieben. Zentimeter auf Zentimeter rückten wir vor. Wir brauchten eine Stunde, um einen halben Kilometer zurückzulegen, und gelangten dann in steilem Aufstieg zum Gipfel.

Auf halber Höhe zeigte sich uns Kiachta. In der Entfernung von zwei Kilometern lag es in ein Tal eingebettet, um vor den Stürmen geschützt zu sein. Daher hatten wir es auch vorher nicht gesehen. Sie verbarg sich vor uns, die stolze Stadt!

Wir empfingen in der Tat von Kiachta den Eindruck ſtolzer Großartigkeit. Das Bild wuchs in unſerer Phantaſie ins Rieſengroße, zu einem wahren Schönheitstraum. Wir ſahen ſpitze Glockentürme, weiße Häuſer mit Fenſtern, Giebeldächer, Fabriken mit hohen Schornſteinen — alles wunderbare, unglaubliche Dinge! Dieſe Formen ſetzten uns in Erſtaunen, weil ſie uns vertraut waren. Es ſchien, als ſei uns Europa bis zur Mongolei entgegengekommen.

So waren wir alſo angelangt! Wir fühlten Freude und Stolz darüber. Wir betrachteten dieſe Stadt, die zwiſchen dem Grün der Bäume weiß hervorſchimmerte, als hätten wir ſie erobert. Ihr Erſcheinen war eine Überraſchung, ihr Anblick eine Offenbarung.

Von dieſem Augenblicke an prägte ſich der Name Kiachta dem Geiſte Ettores unauslöſchlich ein und teilte ſich hinfort mit Kalgan in die Ehre, alle Städte des ruſſiſchen Oſtens zu bezeichnen.

Vor Kiachta dehnt ſich eine niedrige, regelloſe Menge kleiner Häuſer aus: es iſt Maimatſchen, die letzte chineſiſche Stadt. Urga iſt eine dreifache, Kiachta eine doppelte Stadt. Die Häuschen von Maimatſchen drängen ſich auf der Grenze der beiden Reiche an die ſlawiſchen Gebäude heran, als wollten ſie ſich deren Einmarſch entgegenſtellen. Die ruſſiſche und die chineſiſche Stadt liegen nicht wie in Urga weit voneinander entfernt, ſondern berühren einander. Es ſieht aus, als ſtießen ſie ſich, als ſuchten ſie einander vom Platze zu drängen, als machten ſie ſich das Gelände Zoll um Zoll ſtreitig. Die neutrale Zone iſt nur wenige Meter breit — ein kleiner Raſenſtreifen, auf dem ſich einer Schildwache gleich der hohe Pfeiler erhebt, der die Grenze bezeichnet. Die Nachbarſchaft hat kein vertrautes Verhältnis im Gefolge gehabt. Auf der einen Seite Stockchineſentum, auf der andern Stockruſſentum. Eine Anſiedlung, die an der Wolga liegen könnte, iſt mit einer ſolchen vereinigt, die ſich am Jang-tſe-kiang befinden könnte!

Was uns in Maimatſchen in Erſtaunen ſetzte, war der Umſtand, daß ſich hier die am ſchärfſten ausgeprägten Charakterzüge Chinas finden. Es gleicht weniger einem Orte der Provinz Tſchili als

einem von Hu-pe; es gehört mehr dem Süden als dem Norden des Reiches an. In der Tat stammen seine Bewohner aus der Umgebung von Hankou, aus dem eigentlichen Herzen Chinas. Sie kommen aus dem Lande des Tees und sind des Tees wegen nach Maimatschen gewandert. Kiachta und Maimatschen verdanken ihr Dasein einzig und allein dem Tee, der auf langen Reihen von Kamelen durch die Wüste kommt (oder besser kam). Kiachta nimmt ihn in Empfang, Maimatschen übergibt ihn. Dieser Ort ist Jahrhunderte hindurch der Mittelpunkt eines der größten Weltmärkte gewesen. Der Handel mit Tee hat fabelhafte Reichtümer von Hankou nach Moskau gebracht: sein Transport hat die Saat des Wohlstandes auf zwei Kontinenten zurückgelassen. Der Tee ist eine der reichsten Quellen des Gewinnes zweier Völker geworden, die in jenen Einöden ein dauerndes Kompaniegeschäft gegründet haben. Es sind China und Rußland, die miteinander im Vertragsverhältnisse stehen.

Die Bewohner von Maimatschen haben alle ihre Gewohnheiten, ihre Gebräuche, ihre Geschmacksrichtungen mitgebracht. Die Außenwände der Häuser sind roh, einförmig kahl und grau, weil der Chinese seinen Luxus nicht für die Vorübergehenden zur Schau stellt. Aber durch jede offene Tür sehen wir in das Innere großer, buntbemalter Höfe hinein und auf den Türpfosten, auf den spanischen Wänden, die die Blicke der Fremden abhalten sollen, auf den Pfeilern drehen und winden sich Drachen und andere lebhaft gefärbte Fabeltiere, gestikulieren bizarre Gestalten, fliegen Phönixe inmitten eines Gewirrs traditioneller Ornamente, erglänzen große vergoldete chinesische Schriftzeichen, die „langes Leben" und „viel Glück" bedeuten — die ganze ins Auge fallende Zusammenstellung von Dingen, die in China die Aufgabe haben, das Böse zu vertreiben und das Gute anzulocken. Eine derartige überströmende ornamentale und symbolische Fülle ist den echt chinesischen Ortschaften Chinas jenseit des Gelben Flusses eigen, wohin der tatarische Einfluß nicht gedrungen ist.

Die Bevölkerung von Maimatschen wurde durch unsere Ankunft in Aufregung versetzt. Man hatte uns von den sandigen Hügeln her-

Ein Schiff der Alten.

Schiffahrt Plato, der um 400 Jahr v. Chr. Geburt lebte, Gelegenheit, die Schiffe der Alten zu sehen, und wir können daher nicht wissen, was er unter seinem Schiffe meint. Nach dem Schiffe des Noah, welches 300 Ellen lang, 50 Ellen breit und 30 Ellen hoch gewesen sein soll, und nach den Schiffen, welche Salomo auf dem rothen Meere fahren ließ, scheinen die Schiffe der Alten nicht sehr groß gewesen zu sein. Die Schiffe, welche Julius Cäsar in Britannien sah, waren nach seiner Beschreibung von Eichenholz gemacht, und hatten eine Höhe, welche den Wellen des Meeres gleich kam. Die Schiffe, welche Julius Cäsar in Britannien sah, waren nach seiner Beschreibung von Eichenholz gemacht, und hatten eine Höhe, welche den Wellen des Meeres gleich kam. Die Schiffe, welche Julius Cäsar in Britannien sah, waren nach seiner Beschreibung von Eichenholz gemacht, und hatten eine Höhe, welche den Wellen des Meeres gleich kam. Die Schiffe, welche Julius Cäsar in Britannien sah, waren nach seiner Beschreibung von Eichenholz gemacht, und hatten eine Höhe, welche den Wellen des Meeres gleich kam. Die Schiffe, welche Julius Cäsar in Britannien sah, waren nach seiner Beschreibung von Eichenholz gemacht, und hatten eine Höhe, welche den Wellen des Meeres gleich kam. Die Schiffe, welche Julius Cäsar in Britannien sah, waren nach seiner Beschreibung von Eichenholz gemacht, und hatten eine Höhe, welche den Wellen des Meeres gleich kam. Die Schiffe, welche Julius Cäsar in Britannien sah, waren nach seiner Beschreibung von Eichenholz gemacht, und hatten eine Höhe, welche den Wellen des Meeres gleich kam.

auch nur auf wenige Minuten, wie alle seine Kollegen von Kalgan bis Urga diese Ehre gehabt hatten: es war der Vorsteher des Telegraphenamtes.

„Ich habe den Polizeikommissar von Kiachta von Ihrer Ankunft benachrichtigen lassen," sagte er, als er uns in seiner Privatwohnung empfing; „inzwischen können Sie sich erfrischen, sich waschen und etwas trinken."

Wir befanden uns allerdings in einem unbeschreiblichen Zustande. Unsere Gesichter waren buchstäblich schwarz von Staub, und auf unseren Kleidern lag eine dicke Kruste der verschiedenen Schmutzarten, mit denen wir auf unserer Fahrt in vertraute Berührung gekommen waren: schwarzer Schmutz aus den Sümpfen, gelber aus dem Chara-gol, weißer aus dem Iro. Man brachte uns warmes Wasser, kaltes Wasser, Seife, Kämme, Handtücher, Kleiderbürsten und dann Zigaretten, Wein, Milch, Biskuits, eingemachte Früchte. Wir versuchten und kosteten alles; wir verwandelten uns äußerlich und innerlich. Endlich machten wir uns auf die Ankündigung hin, daß der Kommissar uns erwarte, dankbar und neu gestärkt wieder auf den Weg.

Eine Minute später verließen wir das Himmlische Reich. —

Neben dem Grenzpfeiler stand als Posten der erste Gorodowoi (Schutzmann), den wir zu Gesicht bekamen, in weißer Uniform, mit flacher Mütze, den Säbel am Wehrgehenk, die Brust mit roten Verschnürungen geschmückt. Er erhob die Hand und befahl:

„Stoi!" — „Halt!"

Er grüßte steif, indem er zwei Finger an den Schirm seiner Mütze legte und die Hacken zusammenschlug, und sprang auf das Automobil. Auf dem Trittbrett stehend, gab er die einzuschlagende Richtung an und kommandierte:

„Vorwärts, rechts!"

Das Automobil bewegte sich gehorsam wie ein Rekrut.

Wir betraten den Boden des Russischen Reiches.

Elftes Kapitel.

Transbaikalien.

Der amtliche Schutz. — Sibiriſche Gaſtfreundſchaft. — Das Automobil und der Tee. — In der Richtung auf Nowi-Seleninsk. — Der Übergang über die Selenga. — Ein aufblühendes Land. — Die Eiſenbahn.

Der Polizeikommiſſar von Kiachta empfing uns in ſeinem Amtszimmer und erklärte uns mit finſterem Geſicht, er befinde ſich in der Notwendigkeit, mit uns von ernſten Dingen ſprechen und uns einige wichtige Dokumente überreichen zu müſſen.

Der Fürſt und ich ſahen uns fragend an. Der Ton unſeres Gaſtfreundes hätte den Glauben erwecken können, als handle es ſich um einen Verhaftungs- oder Ausweiſungsbefehl. Aber bald ſollten wir bemerken, daß er ſtets eine würdige, feierliche Haltung annahm, wenn er von amtlichen Geſchäften ſprach, welcher Art ſie auch ſein mochten, während er ſich heiter und gewandt über alles ſonſtige unterhielt. Er ließ zwei getrennte Perſönlichkeiten erkennen, die des Bureaukraten und des gebildeten Mannes, von denen jede ihre beſondere Umgangsform und Sprechweiſe hatte. Im übrigen war er ein ſympathiſcher Beamtentypus und wurde einer unſerer beſten Freunde in Kiachta. Er war ein kleiner, dicker, alter, geſprächiger, gebildeter und ſprachenkundiger Herr. Jetzt hatte er ſich in ſeinen amtlichen Ernſt wie in eine Uniform gehüllt.

Er forderte unsere Pässe, um sie zu prüfen. Dann teilte er uns mit, daß die Zollverwaltung den Befehl erhalten habe, uns zollfrei passieren zu lassen, und überreichte uns, nachdem wir eine regelrechte Empfangsbescheinigung ausgestellt hatten, einige Schriftstücke, die von Petersburg gekommen waren und die ebenso viele Beweise des wohlwollendsten amtlichen Schutzes darstellten. Die russische Regierung hatte, als die Fahrt Peking-Paris projektiert worden war, durch das Ministerium des Auswärtigen es abgelehnt, die Verantwortung für die persönliche Sicherheit der Reisenden zu übernehmen, namentlich während ihrer Fahrt durch Sibirien. Wir waren daher angenehm überrascht, als wir in Kiachta ein amtliches Schreiben des Ministers des Innern erhielten, eine Podoroschnaja, einen Reisepaß, der alle Behörden ersuchte, uns im Notfalle Hilfe zu leisten, nebst einem Schreiben des Generaldirektors der Reichspolizei, das uns des väterlichen Schutzes aller Polizeiämter versicherte, und drei besonderen Erlaubnisscheinen, kraft deren es einem jeden von uns gestattet war, zwei Revolver bei sich zu führen.

Nachdem die Überreichung vor sich gegangen war, lachte der Kommissar, rieb sich die Hände und nahm die freundliche Miene eines liebenswürdigen Privatmannes an.

Er erzählte uns die letzten Neuigkeiten aus der Welt, um uns auf dem Laufenden zu erhalten: die Duma war aufgelöst worden; in Petersburg herrschte Ordnung; in Südfrankreich war Revolution; in der Nähe von Neapel hatte sich ein Automobilunglück zugetragen. Dann ließ er Champagner bringen und stieß mit uns auf den Erfolg unserer Fahrt an. Auch begleitete er uns persönlich nach dem Zollamte und stellte uns vielen Beamten, Herrn Sinitzin, dem Agenten der Russisch-Chinesischen Bank, und den angesehensten Persönlichkeiten der Stadt vor. Kurz, er war ein gefälliger und liebenswürdiger Führer.

Auf dem Zollamte mußten wir eine Erklärung unterzeichnen, in der wir, Fürst Borghese und ich, uns solidarisch verpflichteten, das

Automobil über die Grenzen des Reiches zu bringen. Es war dies unser sehnlichster Wunsch, der hier protokolliert und zum Gegenstande einer feierlichen Amtshandlung gemacht wurde.

An der Maschine wurde eine Tafel mit einer Zahl — Nummer 1 — angebracht, und dieselbe Zahl wurde auf die Scheiben der Laternen gemalt. Dann wurden wir für frei erklärt. Herr Sinitzin lud uns in sein Haus ein, ein großes Holzhaus, in dem sich auch die Geschäftsräume der Russisch-Chinesischen Bank befinden. Nie werden wir den patriarchalischen, liebevollen Empfang vergessen, der uns hier zuteil wurde.

Das alte Haus war in voller Aufregung; es zitterte und knirschte vom Boden bis zum Keller unter den eiligen Schritten der barfüßigen Mägde, die in die charakteristischen traditionellen Trachten Sibiriens gekleidet waren; die Herdfeuer brannten beständig, weil die Tafel immer gedeckt blieb. Es kamen Schüsseln auf den Tisch, die homerischer Gastmähler würdig gewesen wären; riesige Rinderbraten, große gesottene Fische, Lammviertel, dampfende Borschtsuppe in Terrinen, die so groß waren wie Fischteiche, Berge von Kaviar, von Stör, von Lachs, von Eiern, von Pirowski, und Flaschen, gefüllt mit jederlei Art Wein und jederlei Art Likör, köstliche Früchte, die eigens aus Italien bezogen waren. In der Mitte des Ganzen summte ein riesiger Samowar wie eine zufriedene Katze. Was uns aber noch mehr zusagte, das war die ungeheuchelte, aufrichtige Herzensgüte, die Zuvorkommenheit, die Liebenswürdigkeit, von der wir umgeben waren. Wir empfanden in allem die Sympathie, die man uns entgegenbrachte, die Freundlichkeit, die Vertraulichkeit, das beständige Bestreben, uns vergessen zu lassen, daß wir Fremde und fern von der Heimat seien. Unsere Neigungen, unser Geschmack wurden studiert, und oft kam man ihnen zuvor. Ein beständiges Lächeln belebte aller Blicke. Die gute Frau Sinitzin, die in ihrer Unermüdlichkeit mitunter ihre Staatstoilette ablegte, um sich den üblichen Pflichten der Hausfrau zu widmen, war unaufhörlich um uns besorgt. Sie verschwendete an Fremde die Schätze ihres mütterlichen Empfindens, weil sie an die

Schwelle des Greisenalters gelangt war, ohne Mutter gewesen zu sein. Sie hatte Falia, ein Burjatenmädchen, als Tochter angenommen, und dieses, einem wilden Stamme entsprossene Kind erheiterte ihr die Einsamkeit des Lebens. Falia brachte uns Blumen, und wenn sie uns nachdenklich und ernst sah, kam sie zu uns und lächelte uns an.

Fortwährend kamen neue Gäste zu Tische. Die Freunde betraten das Zimmer, nahmen nach kurzer Begrüßung Platz und verkehrten in der Familie mit einer Vertraulichkeit, die auf langjährigen Umgang schließen ließ. Man begreift, daß bei diesen Leuten alle Türen und Tore offenstehen; sie sprachen in einem Tone ernster, ruhiger Freundschaft, aus dem man ersehen konnte, daß auch die Tore des Herzens geöffnet waren. Viele der Erschienenen waren Teehändler; auch unser Gastfreund Sinitzin gehörte dazu. Alle diese einfachen und bescheidenen Männer von ungeschlachtem Körperbau, mit bärtigen Gesichtern und dem sanften Blick des russischen Muschik, die in Blusen aus sibirischer Seide gekleidet waren und riesige Stiefel an den Füßen hatten, waren Millionäre. Der Teehandel hatte sie reich gemacht.

Kiachta ist ein Städtchen von Millionären. In den kleinen, mit lebhaften Farben bemalten Holzhäusern, die sich längs der aus Brettern hergestellten Fußsteige hinziehen und durch ländliche Höfe voller Telegas und Schlitten voneinander getrennt sind, führen Familien, die einen Palast in Moskau oder Petersburg besitzen könnten, ein Leben wie Verbannte. Der Tee geht fast gar nicht mehr durch Kiachta; die Quelle ihres Reichtums ist seit etlichen Jahren versiegt, aber sie bleiben. Sie harren aus in dem Lande, das ihnen Wohlstand gebracht hat, sie bleiben in der Nähe ihrer alten prächtigen Kathedrale, die mehr Schätze birgt als alle Kirchen Sibiriens zusammengenommen. Die Liebe zu dem Orte hält sie hier zurück, die Unbekanntschaft mit dem Luxus, die Gewohnheit und auch die unbestimmte Hoffnung, daß die uralte Wüstenstraße sich wiederum mit Karawanen bevölkern, daß die kleine, jetzt so stille Stadt wieder zu geschäftigem Lärm erwachen werde.

„Sie haben keinen Begriff," ſagte ein Zollbeamter zu mir, „was Kiachta vor ſieben bis acht Jahren war! Sehen Sie dieſe breiten, öden Straßen? Sie reichten an manchen Tagen nicht aus, um das rieſige Gewirr des Kommens und Gehens zu faſſen. Es wurden täglich bis zu 50000 Kiſten Tee verladen. Jährlich kamen 25000000 Kilogramm Tee durch. Der große Umſatz begann im Oktober, und im November und Dezember war ganz Kiachta ein einziger großer Jahrmarkt und ein einziger Feſtplatz. Nicht einmal des Nachts begab man ſich zur Ruhe. Oft ſchneite es, und die Leute freuten ſich darüber, weil der Schnee die Straßen zu Schlittenbahnen umwandelte. Sinitzin und viele andere mieteten jeder im Sommer bis zu 500 Kamele, um die erſten zu ſein, den neuen Tee auf die Meſſe nach Niſchnij-Nowgorod zu ſchicken. Sehen Sie jene großen Gebäude aus Ziegeln, hinter der Kirche? Das waren die Lagerſpeicher, der Goſtinij Dwor. Hunderte von Arbeitern waren dort Tag und Nacht beſchäftigt, die Ladungen aus der Mongolei zu öffnen, den beſchädigten Tee auszuſondern und die Kiſten für die Reiſe durch Sibirien wieder zurechtzumachen, indem ſie ſie mit Kamelfellen bedeckten. Dort fanden die Verſteigerungen ſtatt, und Hunderttauſende von Rubeln liefen um, als wären es Kopeken. Rieſige Schlittenkarawanen gingen nach dem Baikalſee ab. Alle Höfe ſtanden voll von Pferden. Am Abend fanden dann große Bälle und unaufhörliche Gaſtereien ſtatt; in Troizkoſſawsk, der nächſten Stadt, befand ſich ein Theater. Man trank, man lachte, man gab Geld aus, ohne zu rechnen. Jetzt, nachdem dieſes Leben zweieinhalb Jahrhunderte gedauert hat, iſt Kiachta eine tote Stadt."

„Iſt dieſes Jahr wenig Tee durchgekommen?"

„Nichts."

„Alles geht nach Wladiwoſtok?"

„Alles geht mit der Eiſenbahn. Vor zwei Jahren trat während des Krieges ein Aufſchwung ein, weil alle Eiſenbahnlinien für die Truppen in Beſchlag genommen waren. Aber jetzt iſt es vorbei. Wie ſoll man mit der Eiſenbahn den Kampf aufnehmen? Die Straßen ſind

Abb. 1: Blick in die Ausstellung „Die Kunst der Fuge" im Museum Kunst Palast, Düsseldorf

Jahr zu Jahr, so daß sich die Ausstellungsfläche mehrfach vergrößerte und heute 1.500 m² beträgt.

Das Museum Kunst Palast ist ein Haus der Stadt Düsseldorf, das sich in Trägerschaft der Kunstsammlung Nordrhein-Westfalen befindet. Es ist Teil des Ensembles Kunstsammlung K20 und K21 Ständehaus.

Die Ausstellung „Die Kunst der Fuge. Von Bach bis Bach" ist eine Kooperation mit dem Bach-Archiv Leipzig, das seit 1950 in Leipzig das Erbe Johann Sebastian Bachs bewahrt. Es wurde 1904 gegründet und ist seit 1976 Teil der Stiftung Bach-Archiv Leipzig. Das Bach-Archiv Leipzig ist Forschungsstätte und Dokumentationszentrum zu Leben und Werk Johann Sebastian Bachs und seiner Familie. Es betreut die weltweit größte Bach-Sammlung und veranstaltet seit 1950 das Bachfest Leipzig.

Die Ausstellung „Die Kunst der Fuge. Von Bach bis Bach" ist eine Kooperation mit dem Bach-Archiv Leipzig, das seit 1950 in Leipzig das Erbe Johann Sebastian Bachs bewahrt. Es wurde 1904 gegründet und ist seit 1976 Teil der Stiftung Bach-Archiv Leipzig. Das Bach-Archiv Leipzig ist Forschungsstätte und Dokumentationszentrum zu Leben und Werk Johann Sebastian Bachs und seiner Familie. Es betreut die weltweit größte Bach-Sammlung und veranstaltet seit 1950 das Bachfest Leipzig.

„Ist es möglich?“ riefen wir mit schmerzlichstem Erstaunen aus und dachten dabei an jene hübschen Doppellinien der Landkarte. „Wir haben doch alle Schwierigkeiten der Straße zwischen Urga und Kiachta überwunden.“

Unsere Unfälle in der Mongolei interessierten alle Teemillionäre. Die Nachricht von der Fahrt Peking—Paris hatte in Kiachta ein Publikum gefunden, das darüber in Aufregung geriet. Neue Hoffnungen erwachten. Man erwartete mit Spannung die Erprobung des Automobils auf mongolischem Boden. Sollte es nicht möglich sein, das Kamel durch das Automobil zu ersetzen und die Konkurrenz der Eisenbahn bei der Teebeförderung zu besiegen? Unsere Ankunft versetzte die alten Teekaufleute in hochgradige Erregung. Wir hatten die Strecke von Kalgan bis Kiachta in 7 Tagen zurückgelegt, während die Karawanen 20 brauchten. Sie fragten uns nach tausenderlei Dingen, über die Kosten des Benzins, über die Möglichkeit, schwere Lasten zu befördern, über den Preis der Maschine. Sie diskutierten eifrig untereinander. Aus ihren Reden ersahen wir, welches der Hauptgrund gewesen war, der sie in Kiachta zurückgehalten hatte: sie erwarteten, daß die russische oder die chinesische Regierung die mongolische Bahn bauen würde, eine Bahn, die von der Logik der Dinge gefordert und daher unausbleiblich war.

Es kann noch viel Zeit vergehen, aber kommen wird die Bahn. Dann würde Kiachta, durch den Schienenstrang mit Hankou verbunden, allen chinesischen Tee direkt aus den Produktionsorten an sich ziehen. In die ruhige und geduldige Erwartung der mongolischen Linie warf das Automobil ein Fieber neuer Ideen und neuer Pläne hinein. Augenblicklich jedoch ist das Automobil, wenn es sich auch selbst in der Wüste als schnelles Verkehrsmittel bewährt hat, noch kein praktisches Beförderungsmittel. Die „Itala“ hätte nach Kiachta nicht mehr als 200 Kilogramm Tee bringen können, und zwar mit einem Kostenaufwand von ℳ 1,20 bis 1,60 für das Kilogramm.

Wie das dem Fürſten in Peking zugegangene Telegramm in Ausſicht geſtellt hatte, erhielten wir in Kiachta eine ausführliche Liſte unſerer Erſatzvorräte mit Angabe der Menge der einzelnen Gegenſtände und der Entfernungen von einem Depot zum andern in Werſt. An der Spitze der Liſte ſtand Kiachta. Aber in Kiachta war auch nicht ein Tropfen unſeres Benzins angekommen! Das Brennmaterial, das wir noch in den Behältern hatten, hätte vielleicht hingereicht, uns bis zum Baikalſee zu bringen, aber wir waren nicht ſicher. Die ſehr ſchwierige Straße von Urga hierher hatte den Motor oft zu angeſtrengter Tätigkeit gezwungen und den Benzinverbrauch erhöht. Wenn der künftige Weg ebenſo ſchlecht war, ſo würde unſer geſamter Reſervevorrat aufgebraucht werden, bevor wir das nächſte Depot erreichten! Hätten wir es dann in Wirklichkeit und nicht nur auf der Karte auffinden können? Würden wir nicht gezwungen ſein, vielleicht auf Wochen hinaus feſtzuliegen?

Das Glück war uns günſtig. Einer der reichſten Kaufleute von Kiachta hatte vor Jahren den Einfall gehabt, ſich ein Automobilwägelchen und mit ihm eine große Menge Benzin kommen zu laſſen. Das kleine Automobil hatte den guten Gedanken gehabt, infolge eines Schadens, dem der Schmied des Ortes bisher nicht hatte beikommen können, die Arbeit einzuſtellen; das Benzin war im Keller eines Magazins liegengeblieben und wartete ſozuſagen auf die unwahrſcheinliche Gelegenheit, daß ein Automobil durchkäme. Herr Siniţin, der als Agent der Ruſſiſch-Chineſiſchen Bank unſer Depot hätte in Empfang nehmen ſollen, erinnerte ſich des Wägelchens ſeines Freundes und verſchaffte uns das wertvolle Brennmaterial, nachdem wir das halbe Ruſſiſche Reich vergebens mit dringenden Telegrammen beſtürmt und uns ſchon entſchloſſen hatten, unſer Glück zu verſuchen. So vervollſtändigten wir unſere Vorräte.

Am Abend des 24. Juni erfuhr ich auf dem Telegraphenamt in Maimatſchen, daß der „Spyker" an jenem Tage bis Urga gekommen ſei. Am 25. teilte mir dasſelbe Amt mit, daß die beiden „de Dion-

Bouton" und der „Spyker" bei Tagesanbruch Urga verlassen hätten. Am Nachmittag begann es zu regnen.

„Aha, die Bogs des Kommissars!" sagten wir lachend zueinander.

Und wir dachten an die berüchtigten Sümpfe, an Moräste, die uns drohen sollten; bald würde der Regen jeden Durchgang unmöglich gemacht haben. Regen ist vorteilhaft, weil der Sand durch ihn fest wird; zuviel aber verwandelt den Sand in Schlamm. Und das schlechte Wetter schien anzudauern. Es war so beharrlich, daß es uns 500 Kilometer weit begleitete! An diesem Tage fiel einer jener dichten, gleichmäßigen, verdrießlichen Regen, die den Gedanken an den Herbst wachrufen, wenn es auch noch so warm ist. Am Abend teilte man uns mit, daß einige Mongolen von der Höhe der Dünen auf der Straße von Urga Lichter erblickt hatten, und man nahm an, daß dies die übrigen Automobile sein müßten. Uns erschien die Vermutung widersinnig. Sie hatten Urga am Morgen verlassen und konnten abends noch nicht in Kiachta eintreffen. In der Tat haben sie, vom schlechten Wetter überrascht, drei Tage gebraucht, um jene Strecke zurückzulegen. Wir entschlossen uns indes, am nächsten Tage aufzubrechen. Frau Sinitzin war über die Kühnheit unseres Plans erschrocken.

„Sie Ärmste!" wiederholte sie des öfteren, indem sie uns mit tiefem Mitleid betrachtete und dabei seufzte. „Bei diesem Regen und im offenen Wagen! Ich will Ihnen wenigstens etwas zur Stärkung mitgeben."

Als wir uns am frühen Morgen erhoben, fanden wir die herzensgute Frau emsig beschäftigt, umgeben und unterstützt von den Dienstboten. Die Küche war in voller Tätigkeit.

„Die Flaschen Wein hierher!" rief Frau Sinitzin über den Rand eines mächtigen Weidenkorbes gebeugt. Eine Magd kam, die Arme voller Flaschen, die in dem Korbe verschwanden. „Rasch die gebratenen Hühner!" — sechs Hühner folgten den Flaschen. „Ist das Lamm gekocht? Bringt es her!" — ein dampfendes Lammviertel nahm in dem Korbe Platz. Und dann kamen noch Orangen, frisches Brot, alles schön in Papier eingeschlagen und verpackt.

„Mein Gott!“ rief ſie aus, als ihr der Inhalt vollſtändig ſchien — „ich habe ja das Bier und den Kognak vergeſſen!“ Und ſofort wurden noch weitere Flaſchen in die leergebliebenen Stellen verſenkt.

„Für wen ſind denn dieſe Dinge?“ fragte der Fürſt beſorgt.

„Für Sie, Knjäs Borgheſe!“

„Ah, aber dies iſt unmöglich! Du lieber Himmel, das ſind ja Lebensmittel und Wein für ein ganzes Regiment! Nein, nein! Die Maſchine iſt ſchon zu ſehr belaſtet. Und bei dem Moraſt, den wir antreffen werden! Es iſt unmöglich, gnädige Frau!“

Ein aufrichtiger und dabei komiſcher Schmerz malte ſich bei dieſer Ablehnung auf dem Geſicht der gütigen Dame. Sie faltete die Hände und betrachtete uns ſchweigend. Dann bemerkte ſie ſchüchtern, beſorgt, uns allzuſehr zu widerſprechen:

„Sie wollen nichts mitnehmen? Auf eine ſo lange Reiſe? Wenigſtens ein bischen!“

Um ſie nicht zu kränken, nahmen wir zwei Hühner und zwei Flaſchen Wein, die Frau Sinitzin kopfſchüttelnd in ein Säckchen ſteckte, als wollte ſie ſagen: „Sie kommen um vor Hunger und Durſt, die Ärmſten!“

Es regnete fort und fort. Im Hofe ſtand das Automobil. Wir nahmen herzlichen Abſchied von unſeren Gaſtfreunden, die mit bloßem Kopfe vor der Haustür ſtanden und uns glückliche Reiſe wünſchten, und fuhren ab. Noch auf der Straße vernahmen wir ihre Stimmen, und ſahen, als wir uns umwandten, wie ſie uns ein letztes Lebewohl zuwinkten. Mit traurigem Gefühl dachten wir daran, daß wir höchſtwahrſcheinlich jene ſelbſtloſen, herzensguten Freunde nie wiederſehen würden.

Kiachta ſchlief noch in der bleichen, kühlen Morgenfrühe. Wenige Minuten ſpäter kamen wir durch das benachbarte Troizkoſſawsk mit ſeinem kleinen grasbewachſenen Friedhof, der überſät war mit Kreuzen und Grabſteinen, die vom Regen abgewaſchen waren. Ein Birkenhain

Von der Höhe führt dann in Serpentinen der Weg hinab nach Zürich, das sich in seiner ganzen Ausdehnung vor uns ausbreitet. Wir sehen die Limmat, die aus dem See fließt, und die Sihl, die sich mit ihr vereinigt, ehe sie in den See mündet. Wir sehen die Türme der Stadt, die Kirchen, die Häuser, die Straßen, die Brücken, die Gärten, die Felder, die Wälder, die Berge, die Wolken, die Sonne, den Himmel und die Erde.

traten aus Reih und Glied, um uns beſſer ſehen zu können, wobei die Bajonette über ihren Köpfen hin und her ſchwankten.

Kaum waren wir außerhalb der Stadt, als uns die Straße, die mit einem Male zu einem ſchmalen Fußpfade geworden war, durch ſchweigende, dunkle Tannen- und Birkenwälder führte, in denen wir nichts hörten als das unaufhörliche laute Herniederrauſchen des Regens. Wir zitterten vor Kälte in unſeren triefenden Regenmänteln, in deren Falten das Waſſer herunterrann.

War es möglich, daß wir der Mongolei noch ſo nahe waren, daß Maimatſchen mit ſeiner Menge blaugekleideter Chineſen vom Jang-tſe-kiang nur wenige Kilometer zurücklag? Die brennenden Wüſten, die weiten Steppen, auf denen Kamele und Antilopen in Freiheit leben, erſchienen uns wie ein Traum. Der Wechſel war ja plötzlich, daß er auf uns wie eine Gewalttat wirkte. Alles war verändert, die Landſchaft, die Bevölkerung, das Klima. Wir fühlten uns wie durch einen Zauberſchlag aus Aſien heraus verſetzt. Es war Rußland, das dasſelbe iſt an der Selenga wie am Dnjepr, an der Wolga wie an der Newa, Rußland, das ſich innerhalb ſeiner Grenzen gleichbleibt, das weder aſiatiſch noch europäiſch iſt, das ſich ebenſo ſtark von China wie von Frankreich unterſcheidet! Zar Alexander II. ſagte, wenn ich mich recht entſinne, Rußland umfaſſe ein Sechſtel der Erdoberfläche, und das iſt wahr. Die wunderbare Gleichförmigkeit des Reiches macht es zu einem in der Welt allein daſtehenden Staatsgebilde.

Der Wechſel entzückte uns. Wir fanden uns unvermutet in einer Umgebung, die der Heimat ähnlicher war.

Als wir aus den Wäldern herauskamen, erblickten wir Felder, umzäunt von rohen, aus jungen Kiefernſtämmen hergeſtellten Gehegen, die erſte Eigentumsteilung, das erſte Anzeichen der Beſitzergreifung des Landes, das wir nach Tauſenden von Kilometern antrafen. Zwiſchen den Feldern ſtanden ſchwarze, uralte Bauernhäuſer. Der Regen verwiſchte die Farben in der Ferne, indem er einen dünnen Nebel über

ie Felder breitete, und ließ die Farben in der Nähe ſchärfer hervor-
reten; die vom Regen gebadeten Pflanzen erhielten eine unbeſchreib-
iche Lebensfriſche. Auch dieſe Wirkungen des Regens gefielen uns, die
ıtenſive Färbung, die Dunſtſchleier, an die unſer Auge nicht mehr ge-
öhnt war; wir fanden bekannte Landſchaftsbilder wieder. Wir be-
egneten Telegas; ſie wurden von Muſchiks in roter Bluſe und Pelz-
ütze gelenkt, einige hatten an den Beinkleidern lange gelbe Streifen
nd trugen Militärmützen, es waren ausgediente Koſaken. Jeden Augen-
lick kamen Tarantaſſe vorüber, Lederkähnen auf vier Rädern ähnlich,
ie dauerhafteſten, aber auch unbequemſten Fuhrwerke der Welt, in denen
nan auf Stroh ausgeſtreckt liegt; gezogen wurden ſie von alten Schind-
nähren, die von burjatiſchen Kutſchern mit weitausholenden Peitſchen-
ieben angetrieben wurden. Aller Augenblicke erſchien eine Gruppe roh-
gebauter kleiner Häuschen neben der Straße; an dem größten war ein
Wappen mit dem Doppeladler angebracht: es war ein Poſtamt. Da
ſauſte der Poſtwagen, niedrig wie ein Schlitten, nach Art der Troika
beſpannt, im Galopp eine Anhöhe hinauf. Er kam von Uſt-Kiachta.
Die in ihre Mäntel gehüllten Reiſenden, mit Pelzmützen bis über
die Ohren, ſtreckten neugierig die Köpfe heraus, um uns zu betrachten.

Die Straße war augenſcheinlich von unſeren Freunden in Kiachta
fürchterlich verleumdet worden. Sie hatten uns ſo viel Schlechtes von
ihr geſagt, daß wir ſie ſchließlich beinahe vorzüglich fanden. Sie
hatten einſtimmig erklärt, ſie ſei ſchlimmer als die Straße nach Urga.
Im Grunde war dies ganz natürlich; ſie kannten ja die Straße
nach Urga nicht, wohl aber die nach Werchne-Udinsk, und man iſt
leicht geneigt, von dem, was man kennt, Übles zu reden; was man
nicht kennt, iſt beſſer.

Wir fuhren über moraſtige Ebenen, gelangten glücklich über nicht
immer leichte Aufſtiege und nicht immer bequeme Abhänge, aber nir-
gends war etwas von Bogs oder von jenen ſo lebhaft geſchilderten
Abgründen zu entdecken. Ruhig und ohne Unterbrechungen fuhren
wir unſere 20 Kilometer in der Stunde. Um 7 Uhr befanden wir

uns in Uſt-Kiachta an der Selenga. Wenige vom Wetter gebräunte Bauernhütten, eine kleine Kirche, eine lange ſchmutzige Straße. Und auf der Straße ein eleganter Polizeibeamter, die Bruſt mit Ehrenzeichen geſchmückt, in einer Uniform von blendendem Weiß: er erwartete uns. Zwiſchen den Häuſern erblickten wir das Waſſer des Fluſſes.

„Wie kann ich Ihnen nützlich ſein?“ fragte er höflich und grüßte, während das Automobil neben ihm hielt.

„Iſt es möglich, die Straße nach Werchne-Udinsk zu verfehlen?“ fragte der Fürſt.

„Nein,“ erwiderte der Beamte; „Sie brauchen nur der Telegraphenlinie zu folgen. Aber in Nowi-Selenginsk, etwa 65 Kilometer von hier, müſſen Sie den Telegraphen verlaſſen und den Weg nach links einſchlagen, um über die Selenga zu kommen; der Telegraph läuft am Ufer weiter.“

„Danke. Und iſt eine gute Barke zum Überſetzen vorhanden?“

„Ja, aber ich fürchte, ſie iſt für das Automobil zu klein.“

„Wir werden ja ſehen.“

„Wann beabſichtigen Sie in Werchne-Udinsk zu ſein?“

„Heute abend.“

„Heute abend?“ fragte er verblüfft. „Aber es ſind ja 250 bis 260 Kilometer von Kiachta! Wunderbar!“

„Wenn die Straße gut wäre, würden wir zu Mittag dort ſein. Adieu und vielen Dank!“

„Wollen Sie nicht ein Glas Tee trinken?“

„Nein, danke!“

„Glückliche Reiſe!“

Im nächſten Augenblicke rief er:

„Wünſchen Sie einen Führer? Einen Mann zu Pferd?“

„Nein, nein; es iſt nicht nötig!“

„Folgen Sie nur dem Telegraphen!“

Wir folgten ihm auf grasbewachſenen Wegen, über weite Ebenen und bergauf über Hügel. Oft kamen wir an Stoppelfeldern vorüber,

an Dörfern, die ſich an den Fuß bewaldeter Anhöhen ſchmiegten — Anhäufungen von kleinen, ſchwarzen, gleichförmigen Holzhäuſern, überragt von einer weißen Kirche mit ſpitz zulaufendem Turm und grünem Dache. In der Nähe der Häuſer drehten Windmühlen langſam das graue Kreuz ihrer Flügel. Der Regen hatte aufgehört.

Die erſten ſibiriſchen Dörfer, durch die wir kamen, erſchienen uns entzückend. Der verführeriſche Reiz der Ruhe, der Zauber des Landlebens liegt über ihnen. Mit ihren kleinen, aus Baumſtämmen gezimmerten, von Zäunen umgebenen Häuſern, die untereinander durch Bretter verbunden ſind, um trockenen Fußes unter freiem Himmel gehen zu können, wenn es regnet und die Straße ſchmutzig iſt, machen ſie einen äußerſt maleriſchen Eindruck. Wir Bürger des Weſtens lieben das rohe Holz, die rohen, mit der Axt behauenen und zu Hauswänden gewordenen Balken, weil ſie uns vom Walde, von ſeinem Schatten, von ſeinem Leben erzählen. Holz findet man überall in Sibirien, es erſetzt das Eiſen, es erſetzt das Mauerwerk, liefert die Hausgeräte und oft die Arbeitswerkzeuge. Man könnte ſagen, daß, wie es eine Stein- und Bronzezeit gegeben hat, es auch eine ſlawiſche Holzkultur gibt. All dies ſpricht uns an, weil es ſchlicht und einfach iſt, dunkle, ferne Erinnerungen an ein primitives, aber freies Leben und die Sehnſucht danach in uns wachruft. Die Häuſer mit dem überhängenden Dache, mit der von einem ſchmalen, über die Straße vorſpringenden Vordache geſchützten Tür, die zum Eintritt einlädt, mit den kleinen Fenſtern, deren weißgeſtrichene Pfoſten und Rahmen ſich heiter von der dunklen Wand abheben, machen den Eindruck des Friedlichen und Heimeligen. Sie zeigen Blumen auf den Fenſterbrettern und Vorhänge an den Fenſtern und erwecken die Vorſtellung eines gut behüteten Wohlſtandes, der ſich zu verteidigen weiß. Bald aber macht man die niederdrückende Erfahrung, daß das erſte Dorf dem zweiten gleicht, das zweite dem dritten, das hundertſte dem neunzigſten und ſo ins Unendliche fort. Die Häuſer ſind alle auf dieſelbe Art gebaut, die Kirchen ſehen ſich ähnlich wie ein Ei dem andern. Alles iſt

nach einer und derſelben Schablone angelegt: eine breite Straße, um die Gefahren der Feuersbrünſte zu verringern, und zu beiden Seiten von ihr die Wohngebäude; hinter den Wohnhäuſern die Stallungen; in der Mitte des Dorfes, auf einer Wieſe, die Kirche. Nichts, was einen Unterſchied bieten könnte zwiſchen dem einen Dorfe und dem andern, den Namen ausgenommen!

Bei jedem Turme, der ſich in der Ferne zeigt, hegt man die trügeriſche Erwartung einer Abwechſlung. Die Kirche erſcheint größer als die bisherigen, das Dorf ſchöner, und man wünſcht, raſch hinzukommen, voll neubelebten Intereſſes und getrieben von dem Wunſche, etwas anderes als das ewige Einerlei zu ſehen. Aber das Dorf gleicht doch den Nachbardörfern und auch denen, die in weiter Ferne liegen, wie ein Soldat dem andern. Raſch ruft die Gleichförmigkeit Eintönigkeit hervor und die Eintönigkeit Melancholie. Man denkt an die meiſten Dörfer Italiens, von denen jedes ſeine beſondere Phyſiognomie, ſeinen beſonderen Geſichtsausdruck, ſeine beſondere Perſönlichkeit hat, die ſchon von weitem ruft: „Das bin ich!“

Einige Stunden führte uns die Straße von der Selenga ab in das kahle Tal ihres Nebenfluſſes Tſchiko, den eine üppige Vegetation kenntlich macht. Nicht weit von der Mündung des Tſchiko ſtoßen wir wieder auf die Selenga, deren weiße, milchige Fluten von üppigen, ſich über das Waſſer neigenden Gebüſchen umrahmt ſind. An dem Ufer ſtehen einige Bauernhütten, die ausſehen, als ob ſie den Fluß überſchreiten wollten, um Nowi-Selenginsk zu erreichen, deſſen weißen Kirchturm wir in wenigen Werſt Entfernung über die Bäume hervorragen ſahen.

Hier war der Ort unſerer Einſchiffung. Auf dem Fluſſe kam ein kleines, aus klaffenden Brettern verfertigtes Fahrzeug in Sicht. Wir ſtiegen ab. Die Barke befand ſich auf dem andern Ufer des Fluſſes, wohin ſie eine Telega befördert hatte, die in dieſem Augenblicke zwiſchen den Gebüſchen verſchwand. Zwei alte Männer mit dichten, wirren Bärten näherten ſich, begleitet von einigen barfüßigen Mädchen, die uns

Schützen-Gilde, die in Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund und Greifswald bestand, und in Lübeck, Wismar und Rostock noch besteht. Vgl. Wehrmann, Zur Geschichte der Gilden und Zünfte, S. 39 f.

Fig. 48. Schützen-Gilde. Aus dem Buch der Schützen-Gilde zu Lübeck, 1556.

Fig. 48 stellt einen Schützen-Zug in Lübeck vor. Der Zug bewegt sich durch das Holstenthor. Voran geht ein Trommler, dann folgt ein Fähnrich mit der Fahne der Gilde, dann ein Schütze mit der Armbrust, dann ein Schütze mit der Hakenbüchse

Da wir über ein ſicheres Auge und eine genaue Kenntnis der Maſchine verfügten, konnten wir uns mit Hilfe des Motors einſchiffen. Ettore ergriff das Steuerrad, ließ das Automobil rückwärtsgehen und ſchickte ſich an, die Räder an den Punkten, die ihm der Fürſt auf den Brettern bezeichnet hatte, den Punkten der größten Widerſtandskraft, hinüberzuleiten.

„Fertig? Vorwärts!“ ſagte Don Scipione.

Das Automobil fuhr an und ſprang auf die Landungsbrücke, die von oben bis unten erzitterte. Die Bretter gaben nach und bogen ſich wie Sprungfedern, als die Räder darüberfuhren. Die Vorderräder kamen auf die Fähre zu ſtehen. Aber in dieſem Augenblicke bewirkte das große Gewicht der Maſchine, das nur von einer Seite der Landungsbrücke getragen wurde, daß die Fähre ſich unvermutet bis zum Waſſerſpiegel hinabneigte. Das Automobil befand ſich mit den Vorderrädern um einen halben Meter tiefer als mit den Hinterrädern, die noch auf der Brücke ſtanden. Ettore bremſte. Die Seile, die die Barke feſthielten — dünne Stricke — knarrten; wären ſie geriſſen, ſo hätte ſich die Fähre vom Ufer entfernt, und das Automobil wäre ins Waſſer gefallen. Die Seile wurden raſch verdoppelt, und die Bootsleute hielten ſie geſpannt. Die Maſchine befand ſich in einer Lage, die ein Zurück unmöglich machte. Sie ging entſchloſſen vorwärts und wandte ſich nach rechts, um ſchräg auf die Plattform zu kommen. Auch die Hinterräder gelangten hinauf, und der Wagen nahm wieder ſeine wagerechte Stellung ein, ein wenig näher dem Waſſer, aber vollkommen im Gleichgewicht. In dem Augenblicke, in dem das Automobil ganz an Bord kam, ſtießen die Ruſſen einen Schreckensruf aus. Als ſie den Wagen im Schwunge vorſchießen ſahen, hatten ſie geglaubt, er würde ſeinen Lauf nicht mäßigen können und auf der andern Seite ins Waſſer ſtürzen. Aber die kluge Maſchine war mit einem Ruck in der richtigen Stellung ſtehengeblieben, als ſei ſie von dem langſam und ſicher arbeitenden Arme eines Krans dorthingeſtellt worden.

Später machten Zufälle dieser Art auf uns keinen Eindruck mehr; wir gewöhnten uns an wackelige Landungsbrücken, an alte, aus den Fugen gehende Barken, an die mit Exaktheit gepaarte Kühnheit des Automobils.

Die Fährleute tauchten die Ruder ins Wasser und begannen kräftig zu rudern; hinter ihnen lehnte sich der Alte, eine kurze Pfeife zwischen den Zähnen, gegen das Steuer. Bei einer Wendung des Flusses sahen wir mit einem Male ein Dampfboot auftauchen.

Ein Ausruf des Staunens und der Befriedigung entfloh unseren Lippen. Mit liebevoller Bewunderung betrachteten wir das kleine alte Schifflein, das in der Richtung auf Ust-Kiachta stromaufwärts fuhr, mühsam durch den hohen Schornstein atmend, getrieben von einem großen Schaufelrade am Heck, das ihm das Aussehen einer fahrenden Wassermühle verlieh. Es war das erste Dampfboot, das wir nach so langer Zeit wiedersahen. Wir begrüßten in ihm einen bescheidenen Pionier der Zivilisation, einen vorgeschobenen Posten der gewaltigen Kraft, die die Weltteile erobert, einen Freund, den wir um Hilfe hätten bitten können. Es stellte für uns eine Verbindung mit dem Westen dar, dem wir entgegenfuhren. Seine Sirene heulte, um uns aufzufordern, ihm den Weg freizugeben, und diese Stimme hallte seltsam wider in dem von der Kultur abgeschnittenen Tale. Der Dampfer entfernte sich langsam, und wir betraten, geschaukelt von den Wogen, die er hinter sich erregt hatte, das andere Ufer des Flusses.

Einer der Fährleute zeigte uns den Weg; in der Nähe des Flusses lagen Sümpfe. Wir kamen mit leichter Mühe an ihnen vorbei und fuhren dann durch Nowi-Selenginsk, ein Dorf, das etwas größer war als die übrigen, eine Schule, eine Apotheke und mehrere kleine Läden mit verstaubten Fenstern besitzt. Beinahe unbemerkt passierten wir es auf seiner breiten, öden, grasbewachsenen Straße, und erst später, als wir wieder in die Ebene einmündeten, verbreitete sich die Nachricht unserer Durchfahrt von Haus zu Haus. Wir hörten hinter uns erregte

Stimmen einander zurufen und Antwort geben, Fensterflügel heftig aufreißen, und sahen, wie Leute eiligst aus den Häusern stürzten, auf die Straße stehenblieben und uns nachblickten, während wir verschwanden. Wir überstiegen eine Reihe kahler Hügel, die noch frei von der Herrschaft der Menschen sind, und ließen die Selenga ostwärts liegen. Eine weite ruhige Wasserfläche bot sich in einem Tale unseren Blicken dar: es war der Hussin-See. Nicht ein einziges Dorf lag an seinen Ufern. Kein Nachen hat ihn je durchfurcht: es sind aber die letzten Jahre seines einsamen Schlummers. Die slawische Einwanderung nähert sich ihm langsam.

Nur selten trafen wir Poststämter an, die sich stets zwischen zwei Hügel geflüchtet hatten, als fürchteten sie allein zu sein. Aber bald stiegen wir in ein Tal hinab, das von einem neuen Volke in Besitz genommen worden ist. Auf einer Strecke von 95 Kilometern, bis nach Werchne-Udinsk, durchquerten wir einen aufblühenden Landstrich. Die ganze Gegend an der unteren Selenga ist grün von neuen Ansiedelungen und Weiden, voll von Schaf- und Rinderherden, übersät mit Dörfern, erobert von der Arbeit des Menschen. Vor sieben Jahren war sie nur von einigen Burjatenfamilien bewohnt. Die Eisenbahn ist es, die dieses Wunder bewirkt hat. Die Ausbeutung Sibiriens hat begonnen.

Wenige Gegenden selbst des europäischen Rußlands zeigen sich so bevölkert und reich wie jenes abgelegene Tal Transbaikaliens, das vor nicht langer Zeit von Moskau eine Jahresreise entfernt war. Jetzt dauert die Reise 15 Tage. In diesem Unterschiede liegt das Geheimnis dieser wunderbaren Umwandlung. Die Entfernungen schwinden. Die unermeßlichen jungfräulichen Länder des slawischen Asiens haben sich dem Volke genähert, sich seinen arbeitsgewohnten Armen dargeboten. Die Eisenbahn sät Spannkräfte: auf fruchtbare Triften pflanzt sie die Arbeit. Massen von Landleuten ziehen dort hinaus, um sich eine neue Heimat zu gründen. Ganz Sibirien erwacht zum Leben. Fast unbekannte Landstriche, die nichts

weiter waren als geographiſche Namen, werden allmählich zu Reichen, die ſich dem Ruſſiſchen Reiche angliedern werden.

Wir fuhren durch ganz neue Dörfer in der friſchen Farbe des Holzes, die noch den Duft des Harzes der erſt vor kurzem im Walde gefällten Stämme ausſtrömten. Die zuletzt angekommenen Landleute waren noch mit dem Bau ihrer Häuſer beſchäftigt und arbeiteten eifrig, um ſie beim Eintritt der erſten Kälte fertig zu haben. Auch fern von der Straße, im Tale und auf den Abhängen der Hügel verſtreut, bemerkten wir mitten im Grünen andere kleine Orte, aus denen ſich die ſchlanken Kirchtürme erhoben.

Man arbeitete auf den Feldern. Es begegneten uns mit Heu beladene Telegas. Herden von Pferden und Rindern weideten ſelbſt im Innern der Dörfer. Wir aber brachten unter dieſen Herden eine Verwirrung ohnegleichen hervor: Pferde und Rinder ſcheuten und flüchteten vor dem Automobil; die Kinder, deren Spiele die Straße heiter belebten, liefen erſchreckt in die Häuſer zurück; die Frauen, barfuß, ein rotes Tuch um den Kopf geſchlungen, beeilten ſich, Hühner, Gänſe und Schweine, ihre ſämtlichen lebenden Schätze, in Sicherheit zu bringen; ſie nahmen ſich nicht die Zeit, nachzuſehen, welche Gefahr ihnen eigentlich drohte. Es war ein Durcheinander von Geſchrei und Flügelſchlagen, von Gewieher und Hundegebell – kurz der Lärm eines aus ſeiner Ruhe aufgeſtörten Dorfes. Nur die Männer blieben unbeweglich und ſchweigſam. Verblüfft von der ſeltſamen, flüchtigen Erſcheinung, unterbrachen ſie ihre Arbeit und grüßten uns ehrfurchtsvoll, indem ſie ihr blondes langhaariges Haupt entblößten und ſich verbeugten. Sie verſtanden nichts von jener unbekannten Macht, aber ſie demütigten ſich vor ihr. Wer mächtig iſt, kann ſchaden: ihn zu grüßen, iſt ein Zeichen, daß man ſich mit ihm verbündet erklärt.

An manchen Punkten gewann die Landſchaft ein maleriſches Ausſehen. Bald unterbrachen kleine von Fiſcherbooten durchfurchte Teiche mit ihren buchtenreichen Ufern die Ebenen der Felder und bildeten in der weiten Ebene glänzende himmelblaue Flächen; bald ſchlängelten

Kurz nach Ankunft der Truppen der neuen Besatzungsmacht wurden Ende Februar 1946 auch die Schulen in Berlin (Ostsektor) wieder eröffnet. Die Schulspeisung wurde in der Schule Pankow, Breite Straße, durchgeführt.

Bei der Schulspeisung in Pankow, Breite Straße, Ende Februar 1946. Vorsitzender der Schulkommission, Dr. Fischer (in der Mitte), und Schulleiter Dr. Schmidt (rechts) sehen zu, wie Schulleiterin Frau Dr. Hoffmann (links) die Speisung der Kinder überwacht. Die Kinder erhalten eine Mahlzeit, die aus Erbsensuppe und Brot besteht. Die Speisung wird durch Spenden der Schweizer Hilfsorganisation ermöglicht. Die Kinder bringen ihre Schüsseln selbst mit, um diese Zeiten, in der Metall eine Seltenheit ist, zu sparen. Die Kinder sind sehr dankbar für die Speisung, die ihnen in dieser Zeit der Not eine große Hilfe ist. Sie sind sehr diszipliniert und warten geduldig, bis sie an die Reihe kommen.

flattern die auf ihnen enthaltenen Gebete der Luft anvertrauen. Auch auf den Obos waren die heiligen Flaggen gehißt, und oft erhob sich mitten auf ihnen ein Baum, dessen Zweige mit Papierbändern geschmückt waren, die sich im Winde bewegten. Etwa 50 Kilometer von Werchne-Udinsk bemerkten wir zu unserer Rechten in weiter Ferne ein Lamakloster: eine Gruppe von Gebäuden mit chinesischen Dächern, die grün angestrichen waren wie die der orthodoxen Kirchen. Werchne-Udinsk ist der Mittelpunkt, die Hauptstadt des zerstreut wohnenden Burjatenvolkes, wie Kasan der Mittelpunkt der Tataren ist. Die Nähe der Stadt wurde uns vor allem dadurch angekündigt, daß wir zahlreichen Burjaten begegneten, die zu Pferd vom Markte heimkehrten; sie waren in Gruppen vereinigt, um sich im Notfalle besser verteidigen zu können. Sie grüßten uns nicht.

Um 6 Uhr abends gelangten wir auf den Gipfel eines Hügels. Der Umkreis des bergigen Horizontes tat sich vor unseren Blicken auf, und unser Auge schweifte über das weite Tal der Uda. In der blauen, verschleierten Tiefe der Ferne ahnten wir den Lauf der Uda, die nach Osten strömt, um sich mit der Selenga zu vereinigen und sich mit ihr in den nahen Baikalsee zu ergießen. Am Fuße der entfernteren, mit dichten Wäldern bestandenen und daher dunkleren Höhen bemerkten wir einen undeutlichen weißen Schimmer von Gebäuden, aus denen sich die dünnen Linien der Türme und spitzen Giebel erhoben: es war Werchne-Udinsk, welche Stadt an dem Zusammenfluß beider Ströme gegründet worden ist. Wir betrachteten sie lange, bevor wir in die Ebene hinunterstiegen und sie aus dem Gesicht verloren, und dachten dabei an die Wichtigkeit, die sie für uns hatte.

Werchne-Udinsk war nicht nur eine Etappe; es war das Ende eines langen Reiseabschnitts. Es war ein Wendepunkt. Von Peking an hatten wir eine nordwestliche Richtung eingeschlagen, und Europa lag westlich von uns. Die ganze zurückgelegte Strecke hatte uns

unserem Ziele nur sehr wenig nähergebracht. In Werchne-Udinsk würden wir endlich auf einmal unser Gesicht dem Westen zukehren. Von hier aus begann die geradlinige Fahrt auf den Sonnenuntergang zu, der uns den Weg der Rückkehr in einer wahren Glorie von Licht erscheinen ließ.

Die Straße wurde schlecht. Wir sanken in tiefe Löcher ein und mußten durch Moräste hindurch. Wir durchquerten Wassertümpel, die wir erst mit den Füßen sondieren mußten, um uns von der Festigkeit des Grundes zu überzeugen. Wir wußten, daß wir auch über die Selenga auf einer Fähre übersetzen mußten, und suchten den richtigen Weg nach dem Übergangsort mitten in einem Gewirr von Pfaden, die von tiefen Radspuren herrührten. Die Ebene war sumpfig, unbebaut, bewachsen mit Zwergweiden, Binsen, der ganzen Vegetation der Sümpfe. Kleine Flüsse durchzogen sie in Schlangenwindungen: wir überschritten diese auf Holzbrücken, die aussahen, als seien sie vor vielen Jahren provisorisch angelegt und dann vergessen worden. Wir waren mit der Überwindung all dieser kleinen Schwierigkeiten beschäftigt, als ein langes, schrilles, lautes Pfeifen an unser Ohr klang, das wir sofort erkannten, und das uns freudestrahlend das Gesicht sofort nach der Richtung wenden ließ, aus der es ertönt war.

„Der Zug!" riefen wir aus. „Der Zug!"

Wir erkannten deutlich die Linie der transsibirischen Eisenbahn jenseits der Selenga mit den roten Häuschen der Bahnwärter und den Telegraphenstangen, die am Fuße kiefernbedeckter Hügel entlang lief.

Zwischen den Bäumen schwebte ein weißes Rauchwölkchen hin und verlor sich in dem Kiefernwalde, begleitet von lautem, unaufhörlich wachsendem Dröhnen. Rasch brauste der Zug heran. Der Sieger, der Triumphator, der Eroberer Asiens fuhr vorüber! Er eilte auf Irkutsk, in der Richtung auf Europa zu. Er verband uns mit Europa. Ich weiß nicht, wie stark auf uns die Reise, das langandauernde Gefühl der Einsamkeit und der Abgeschlossenheit wirkten. Tatsache ist, daß der einfache und so gewöhnliche Anblick eines Eisen-

Abgebrannte Lok mit Schneepflug und Tender (Aufgabe) Bahnhof Hirschberg, 1945. Die Lok wurde von Tieffliegern beschossen.

Abgebrannte Lok mit Schneepflug und Tender (Aufgabe) Bahnhof Hirschberg, 1945. Die Lok wurde von Tieffliegern beschossen.

Wir fuhren durch den Triumphbogen, und als wir auf die Hauptstraße gelangt waren, machten wir uns sofort auf die Suche nach unserem Benzinvorrat.

Der Triumphbogen fehlt in keiner dieser sibirischen Städte, die an der uralten Straße nach dem Stillen Ozean liegen. Natürlich ist er wie die Häuser, die Kasernen und die Kirchen stets von Holz, wenn er auch mitunter dem Marmor oder sonstigem Gestein täuschend ähnlich sieht. All diese Bogen wurden bei Gelegenheit des Aufenthaltes des jetzigen Zaren (damals war er Thronfolger) auf seiner Rückreise von Wladiwostok, wo er die transsibirische Bahn eröffnet hatte, errichtet. Nikolaus II. ist vielleicht der einzige russische Kaiser, der sein ganzes Reich bereist hat. Dies Ereignis verdiente wohl, daß man durch Triumphbogen daran erinnerte, selbst wenn sie nur aus Holz waren.

Wir fanden nirgends eine Spur unseres Depots. Aber der größte Drogenhändler willigte darein, uns all sein Benzin zu verkaufen — etwa 50 Liter, die beinahe den gesamten Vorrat des Ortes und der umliegenden Landstriche darstellten. Dort draußen wird das Benzin viel verwendet, aber nur tropfenweise, weil es noch nicht über die erste Periode seiner sozialen Tätigkeit, die der Fleckenentfernung, hinausgekommen ist!

Werchne-Udinsk ist eine Soldatenstadt, das große militärische Zentrum Transbaikaliens. Hier sahen wir die neuen Felduniformen des russischen Heeres, deren Einführung nach Beendigung des japanischen Krieges beschlossen wurde, nachdem die Sichtbarkeit der bisherigen Uniformen die furchtbaren Menschenverluste verschuldet und in nicht geringem Maße zu den Niederlagen in der Mandschurei beigetragen hatte. Jetzt steht an allen Grenzen der Kosak in der Khakiuniform Wache: eine große Tradition geht unter. Am Abend ertönten Trompetensignale aus den weißen Kasernen der oberen Stadt; Patrouillen durchstreiften die Straßen mit geschultertem Gewehr; Säbel- und Sporenrasseln hallte von den hölzernen Fußsteigen

wider; zahlreiche Schildwachen zogen vor den Toren der öffentlichen Gebäude und der Banken auf. Als ich zum Telegraphenamte kam, fand ich es militärisch besetzt: Soldaten an der Pforte, Soldaten mit Gewehr und aufgepflanztem Bajonett in dem kleinen, für das Publikum bestimmten Raum, in den Diensträumen, vor dem Geldschrank. Ich glaubte meine Depeschen im Vorzimmer eines Gefängnisses niederzuschreiben.

Wir wohnten in dem besten Gasthaus, einer alten, aus Holz erbauten Herberge mit gewaltigen Öfen und Betten ohne Leintücher, die einen muffigen Geruch ausströmten, als seien die Ausdünstungen aller derer, die hier gewohnt hatten, darin zurückgeblieben. Seit Hsin-wa-fu hatten wir nicht mehr in einem Gasthause geschlafen. Schlafen ist in der Tat ein übertriebener Ausdruck. Denn es hatte den Anschein, als sei ein Heer gewisser kleiner Tierchen völlig an das Insektenpulver gewöhnt: sie hatten die Giftfestigkeit des Mithridates erlangt. Das Automobil ruhte in dem kleinen Hofe aus, in einem dem Einsturz nahen Schuppen, umgeben von leeren Fässern, Wagen, Kisten und Hühnern.

Um 3 Uhr früh waren wir schon wieder auf den Beinen und tranken schweigend ein Glas Tee. Es war bereits hell. Wir befanden uns auf dem Höhepunkte der hellen Nächte.

Es regnete.

Zwölftes Kapitel.

An den Ufern des Baikalsees.

Längs der Selenga. — Ein widerspenstiger Aufstieg. — Im Sumpf. — Der verödete Weg. — Die Bolschaja Rjeka. — Myssowaja. — Nutzloser Versuch. — In Erwartung einer Antwort. — Eine außergewöhnliche Vollmacht.

Am 27. Juni um 4 Uhr früh befanden wir uns von neuem auf der großen Fähre der Selenga, um auf das linke Ufer des Flusses zurückzukehren, längs dessen sich die zum Baikalsee führende Straße in Schlangenwindungen hinzieht. Diesmal fanden wir die Fähre im Begriffe, eine Menge Wagen, die vom Felde kamen, nach Werchne-Udinsk überzusetzen. Es war die Szene vom Abend zuvor, nur umgekehrt. Schon auf der Hälfte des Weges zum Flusse riefen wir den Muschiks und den Burjaten zu, sie möchten ihre Pferde gut festhalten. Wir hatten schon die unversöhnliche Abneigung der sibirischen Pferde gegen das Automobil kennen gelernt. Die Begegnung mit einem Löwen hätte bei den frommen Pferden der Landleute kein größeres Entsetzen hervorbringen können. Die armen angespannten Tiere machten verzweifelte Anstrengungen, von der Telega loszukommen; sie gingen mit heftigen Kopfbewegungen rückwärts, erhoben sich vor Furcht wiehernd auf die Hinterbeine, warfen sich heftig auf die Seite, drehten sich um und befanden sich schließlich, fast immer schnaubend und zitternd, die Schnauze gegen die Telega gepreßt.

in einer für die Flucht wenig günstigen Stellung — ohne daß dabei die verwunderten Landleute auch nur einen Finger gerührt hätten, um es zu hindern. Sie hatten nur Augen für uns; sie starrten uns offenen Mundes an, grüßten häufig und ließen ihre Pferde Pferde sein. Daher warnten wir sie schon von weitem: „Haltet die Pferde! Gebt acht auf die Pferde!“

Es herrschte eine Kälte fast wie im Winter. Die Muschiks und die Burjaten hatten ihre Pelzarmiaks und die Fausthandschuhe angezogen. In der feuchten Luft dampfte der Atem der Pferde. Wir überschritten wieder die Brücken vom vorigen Abend und wandten uns dann nach Westen zu. Wir begegneten niemand mehr. Der Schmutz war klebrig, und obgleich wir langsam fuhren, glitt das Automobil doch jeden Augenblick mit den Hinterrädern seitwärts, stellte sich quer, unempfindlich gegen das Steuer, und nahm einen Gang an wie ein Pferd bei der Volte. So oft wir konnten, schoben wir die Maschine auf den Rasen, wo die Räder etwas mehr griffen, und bahnten uns einen Weg durch das Heideland. Nach einer Stunde hatten wir große Lust, umzukehren. Wir befanden uns vor einer niedrigen Anhöhe, die wir sonst, ohne es zu merken, hinaufgefahren wären, die sich jetzt aber als unersteiglich erwies.

Dieser Art von Hindernissen gegenüber erfaßte uns die Wut. Wir hätten einen Fluß, einen Berg, einen Abgrund, irgendein anderes nennenswertes Hindernis vorgezogen. Aber nein; es waren 100 Schritte Wegs, die ganz harmlos aussahen. Die Strecke war von einem glitschigen Schmutze bedeckt, auf dem selbst der Schritt des Fußgängers unsicher ist und der Fuß dahinschleicht mit unwiderstehlicher Neigung, rückwärts statt vorwärts zu gehen. Die Räder machten es wie der Fuß. Sie drehten sich im Leeren. „Fahren wir etwas zurück!“ sagten wir uns.

Wir kehrten um. Mit einem Schwunge stürzte sich die Maschine zum Angriff, blieb aber am Fuße der Anhöhe stehen, wich schleifend, trotz angezogener Bremsen, zurück, drehte sich im Kreise herum, wandte

ſich zur Seite und machte zuweilen kehrt wie ein furchtſames Pferd. Wir verſuchten es mit langſamer Fahrt, indem der Fürſt und ich ſchoben und Ettore ſteuerte. Wir hatten Stücke Holz gefunden, die wir als Keile unter die Räder legten, und verſuchten, Zentimeter um Zentimeter weiterzukommen. Aber an einem beſtimmten Punkte gab das Automobil wieder zurück und riß uns und die Keile mit. Hundertmal hatten wir begonnen, bald im Zickzack, bald in gerader Richtung. Der Motor arbeitete, ließ wahre Schätze von Benzin in Rauch aufgehen, erhitzte ſich und ſchien ebenfalls gereizter Stimmung zu ſein. Es gab am Fuße der Anhöhe tatſächlich keinen Fußbreit Weges mehr, der nicht von den Rädern zerwühlt worden wäre; er ſah aus wie gepflügt.

„Und wenn man bedenkt," riefen wir aus, den Himmel betrachtend, in der Hoffnung, ein Anzeichen des Aufklarens zu entdecken, „wenn man bedenkt, daß eine halbe Stunde Sonnenſchein dieſen Weg ausgezeichnet machen würde!"

Die Sonne ſchien all das Schlechte, das wir ihr in der Wüſte nachgeſagt hatten, übelgenommen zu haben. Es regnete unaufhörlich. Da kam uns ein Gedanke: die Straße mit Baumzweigen zu bedecken. Wir machten uns daran, junge Kiefern abzuſchneiden, die naſſen Äſte herbeizuſchleppen und auf den Boden zu legen. Das Automobil nahm einen Anlauf, gelangte mit zwei ſtürmiſchen Radumdrehungen auf die Zweige und warf ſie zurück wie ein Hund, der die Erde mit den Hinterfüßen wegſcharrt; nachdem es das Werk unſerer Hände zerſtört hatte, blieb es befriedigt ſtehen und kehrte murrend ruckweiſe zurück. Wir hatten all unſere Hilfsmittel erſchöpft. Was nun? Nach Werchne-Udinsk zurückkehren und auf beſſeres Wetter warten? An Ort und Stelle kampieren? Auf die Suche nach Muſchiks gehen und ſie um Hilfe bitten? Wir erörterten all dieſe Pläne, als der Fürſt einen andern in Vorſchlag brachte: zuzuſehen, ob es nicht möglich ſei, den Übergang an einer andern Stelle auszuführen.

Links von dem Pfade befand ſich dichtes Gebüſch, undurchdringliches Pflanzengewirr, zur Rechten lag etwas höher als die Straße

Von Tabora ab, wo auch der Weg von Ujiji zu Stanley zu Ende ist, führt der Weg nach Süden. Die Wege sind in Ruhe und Ordnung, und wir kommen gut vorwärts. Wir sehen Dörfer, Felder, Vieh, Menschen, Wälder, Wasser, Berge, Steppen, Sonnenschein und Regen, Tag und Nacht, Hitze und Kälte, Wind und Stille, Leben und Tod, Alles in bunter Reihe und Glied.

Von Kirkenwald Brandis, Ost-Afrika. Nach einer Photographie.

Von Kirkenwald Brandis, Ost-Afrika. Nach einer Photographie.

Und Kirkenwald Brandis ist dabei. Er ist, wie wir schon früher sahen, ein Mann, der sich durch Energie und Ausdauer auszeichnet. Er ist

finden, bald zogen wir dicht neben seinen weißen, schäumenden Fluten einher. Das Tal verengert sich immer mehr; die Selenga zwängt sich zwischen Hügeln hindurch, die mit dichtem Kiefern- und Birkenwald bestanden sind. Die Eisenbahn, die sich am rechten Ufer entlang zog, kam auf einer prächtigen eisernen Brücke zu uns herüber. Von diesem Augenblicke an haben wir uns stets in ihrer Nähe gehalten.

Wir fuhren in Schlangenwindungen neben der Bahnlinie, passierten zu ihren Füßen manchen überschwemmten Brückensteg, überschritten ihren Damm und verließen sie, um sie bald darauf wiederzufinden. Wir glaubten wer weiß wie weit von ihr entfernt zu sein, während ihre Signalscheiben und die roten Dächer der Bahnwärterhäuschen immer wieder vor uns auftauchten. Sie hielt treue Kameradschaft. Wir sahen in der Ferne die kleinen einsamen Stationen, überragt von dem hohen, mit Holz bekleideten Wasserbehälter, durch den der Schornstein eines Wärmeofens hindurchgeht, um im Winter das Wasser vor dem Gefrieren zu schützen. Alle Augenblicke fanden wir die Straße durch eine Schranke versperrt; wir gelangten in den Bereich irgendeines Dorfes, auf das Kollektiveigentum einer Gemeinde oder einer Kosaken stanitza. Bei jeder Schranke befand sich ein Wärter, ein alter Mann, der in einer nahegelegenen Holzhütte hauste, die oft mit Erde zugedeckt war, um sie wärmer zu machen; aber der Wärter war an die Geschwindigkeit des Automobils nicht gewöhnt und kam oft erst aus seiner Hütte, wenn wir selbst schon die rote Holzschranke geöffnet und wieder geschlossen hatten und uns rasch entfernten. Verblüfft, regungslos blieb er stehen und blickte uns nach. Mancher machte das Zeichen des Kreuzes auf Stirn und Brust. Einmal kam ein Wärter beim Klang der Hupe und auf unser Rufen angerannt und blieb wie angenagelt stehen.

„Öffne doch gefälligst!" sagten wir, das Automobil anhaltend.

Er rieb sich lebhaft die Augen, sah uns verdutzt an und begann sich von neuem die Augen zu reiben. Er glaubte zu träumen. In

der Tat sahen wir in unseren großen, mit den Haaren nach außen gekehrten Pelzen und bei dem uns bedeckenden Straßenschmutz Menschen nicht allzu ähnlich, und jener riesige Wagen, der unter solchem Getöse von selbst lief, schien auch nicht besonders geeignet, einen Muschik von unserer menschlichen Natur zu überzeugen.

„Öffne, wir bitten dich!"

Der Alte rief, wie mit sich selbst redend, aus:

„Was ist denn das? Was ist denn das?"

Die Antwort, die er sich auf diese Frage erteilte, war wohl nicht sonderlich schmeichelhaft für uns, denn mit einem Male machte er kehrt, flüchtete rasch wie ein verfolgter Hase in seine Hütte und kam nicht mehr zum Vorschein. Solche Erlebnisse bereiteten uns großen Spaß.

Noch einen andern Wärter möchte ich erwähnen, dessen Haltung uns einen Augenblick zum Lachen reizte, aber nur einen Augenblick. Es war ein junger Mann mit einem kleinen blonden Bärtchen. Er lief herzu, um mit dienstfertiger, aber unsicherer, zaudernder Bewegung zu öffnen. Als er das Getöse des nahenden Motors hörte, öffnete er rasch die Schranke, gleichsam in Furcht, er könne nicht rechtzeitig damit zustandekommen. Dann sprang er mit einem verzweifelten Satze zur Seite und drückte sich gegen den Pfosten der offenen Schranke, den er mit beiden Armen umklammert hielt, um dem unbekannten, drohenden Ungetüm den ganzen Platz freizulassen. Als wir dem Manne ins Gesicht sahen, bemerkten wir, daß er blind war. Seine weißen, glanzlosen Augen waren in instinktivem angstvollem Suchen weitgeöffnet auf uns gerichtet; auf seinem abgemagerten Gesichte malte sich das Entsetzen. Er hatte gefühlt, daß etwas Schnelles, Übermächtiges, Geheimnisvolles in seiner Nähe vorüberkam, ihn aus seiner langen, grausigen, endlosen Nacht aufstörte. Wir aber empfanden Gewissensbisse über diese tragische Furcht.

Die Dörfer sahen wohlhabend aus. Die Isbas waren fast alle neu und groß. Es fehlte uns auch nicht an der gewohnten Avantgarde davongaloppierender Rinderherden, die uns in ihrem

stürmischen Laufe mit Rot bespritzten. Aber wir hatten uns mit dem Straßenschmutze schon befreundet. Die Räder wühlten ihn auf und schleuderten ihn in Klumpen auf uns. Die Luft erfüllte ein Morastregen. Wir und das Automobil waren von oben bis unten damit bedeckt; wir hatten jeden Versuch aufgegeben, uns das Gesicht abzuwischen, und fügten uns darein, eine Erdkruste als Maske zu tragen. Wir glichen Statuen aus Ton, die man zu entwerfen begonnen hatte! Unter dieser Hülle hatte unsere ernste, gelangweilte Miene etwas Komisches an sich. Wir waren aber in jenem Augenblicke wenig geneigt, dies zu würdigen und Geschmack daran zu finden. Wir sagten, wenn wir uns betrachteten: „Wir sind Clowns!“ in demselben ernsten Tone, in dem wir sagten: „Es ist kalt!“

Es war in der Tat kalt. Es wehte ein Wind, der uns eisig durchschauerte. Ich saß auf dem Trittbrette, und auf meinen Beinen sammelte sich so viel Schmutz, daß diese in riesige, unförmliche Dinger verwandelt wurden, die sich als sehr schwer fühlbar machten, wenn ich absteigen mußte, um die Schranken zu öffnen. Unter dieser Kruste nasser Erde fühlte ich mich doppelt kalt. Aber zu meinem Troste wiederholte ich mir, daß wir uns im Sommer befänden! Glücklicherweise hörte in den ersten Stunden des Nachmittags der Regen auf. Ein Ostwind zerteilte die Wolken; ab und zu kam ein Stück blauer Himmel und ein Stück Sonne zum Vorschein, die uns sofort erwärmte; der Schmutz trocknete, und wir fühlten Wohlbehagen, als ob wir mit der lauen Luft eine Herzstärkung eingesogen hätten. Wir waren fern von jeder menschlichen Wohnung, mitten in endlosen Wäldern, auf einer malerischen, grasbewachsenen Straße.

Nach dem Bau der Eisenbahn verödeten jene Strecken der alten sibirischen Straße, die durch unbewohnte Gegenden führten, und die nicht dem Kleinverkehr zwischen den einzelnen Dörfern dienten. Die Natur eroberte sich die Straße schrittweise zurück und nimmt den Raum, der ihr von den Menschen geraubt worden ist, wieder in Besitz: von den Rändern aus rücken neue Pflanzen vor, breiten das junge

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R L

Digitized by Google

Grün ihrer Sprossen aus, neigen ihre Zweige, die vom Gewicht des Schnees gebeugt oder abgebrochen sind, über die alte Straße, werfen ihre abgestorbenen Stämme auf sie, zertrümmern die verfaulten Pfähle, werfen die alten Einfriedigungen um und dringen von allen Seiten vor. Wir müssen jeden Augenblick den Kopf beugen, um nicht von den Zweigen getroffen zu werden. Zuerst hatte das Gras von dem Gelände Besitz ergriffen. Die Straße fing an zuzuwachsen wie eine ungeheuere, der Erde zugefügte Wunde, die unter einer Blütendecke heilt. Wir fuhren durch lauter Blumen: Büsche von Anemonen, Goldköpfchen, Ranunkeln, Primeln, Erdbeerblüten — Farben und Düfte tauchten in wunderbarer Pracht aus dem Schatten jener Bäume auf. Der sibirische Frühling nahte mit stürmischer Eile, wie um sich für die lange Verzögerung zu entschädigen, die ihm die Eismassen auferlegt haben.

Wir genossen den stillen Triumph der Pflanzen, schwelgten in dem wilden Zauber jener Gegenden, in denen sich keine Spur menschlicher Arbeit zeigte, die nicht uralt gewesen wäre. An manchen Stellen hatten Wasserläufe sich beim Tauen des Schnees gebildet, die Straße überschwemmt, sie zerstört, aufgewühlt, Steine und heruntergefallene Äste darauf gewälzt. Sie hatten das alte, ihnen von den Menschen gegrabene Bett verlassen und sich der Tyrannei der Gräben und Brücken entzogen. Die aus den Fugen gegangenen morschen Brücken erbebten und ächzten unter der Last des Automobils. Noch hatten wir nicht gelernt, sie zu fürchten.

Mitten im Walde stießen wir wieder auf die Eisenbahn, die wir vor einigen Stunden verlassen hatten. Zwischen den Bäumen erblickten wir ein Tal, hörten das Rauschen eines Wassers, und auf dem Gipfel einer niedrigen Anhöhe bot sich eine Brücke unseren Augen dar. In diesem Augenblicke hörten wir eine Stimme rufen:

„Halt, ihr Männer, halt!"

Ein Bahnwärter machte uns Zeichen. Als er uns halten sah, rief er:

„Die Brücke ist nicht mehr da! Sie ist eingestürzt."

Wir stiegen ab. Es war in der Tat so. Von unten konnten wir nicht bemerken, daß nur der Brückenkopf stehengeblieben war. Ein breiter stürmisch brausender Fluß strömte auf dem Grunde der Schlucht dahin.

„Wie kommen wir hinüber?" fragten wir den Wärter.

„Es gibt im Tale eine Furt. Halten Sie sich rechts und folgen Sie dem Waldwege: Sie werden schon eine finden. Es liegt eine Stanitza in der Nähe."

„Wie tief ist das Wasser?"

„Ich weiß es nicht. Heute morgen sind Wagen durchgefahren."

„Wie heißt dieser Fluß?"

„Bolschaja Rjeka" (der große Fluß).

Wir folgten dem Wege, setzten mit Leichtigkeit über einen Bach mit klarem Wasser, drängten uns durch dichte malerische Gehölze, die voller umgestürzter Baumstämme lagen, und gelangten endlich an das steinige Bett der Bolschaja: der Fluß war sehr reißend und tief. Zur Zeit der Schneeschmelze muß die Bolschaja Rjeka furchtbar sein. Sehr breit und strudelreich, reißt sie Bäume und Felsblöcke vom Gebirge los, trägt sie davon, wirbelt sie im Kreise umher und zertrümmert sie. Ihr ganzes Bett war angefüllt mit riesigen Stämmen, Baumstümpfen, Ästen, die von der Wut des Wassers hierher gespült worden waren — mit einem toten, gefällten Walde, der hier in großartiger Unordnung und Verwüstung hingestreckt lag. Auf der anderen Seite des Flusses sahen wir einige Isbas. Ein junger Muschik, der eine Telega lenkte, kam auf unserer Seite aus dem Gebüsch heraus. Er hielt, betrachtete uns und grüßte.

„Wo ist die Furt?" fragten wir ihn.

„Ich fahre soeben hinüber. Kommen Sie nur mit mir."

Er ließ uns einen halben Kilometer zurückfahren und drang mit einem Male wieder in das Gebüsch ein. Dann kehrte er zum Flusse zurück und sagte:

„Hier ist die Furt. Passen Sie gut auf, wo ich hinüberfahre. Man muß den Fluß in schräger Richtung durchschreiten, auf jenen Punkt u. Sie dürfen keinen Zoll breit von dieser Richtung abweichen!"

Er erteilte uns diese Belehrungen in freundlichem Tone, in jener liebenswürdigen Art, die die russischen Bauern an sich haben, und blickte uns dabei mit seinen blauen, klaren Augen an.

„Wie ist der Grund?" fragte ihn Fürst Borghese.

„Steinig wie hier."

„Bis wohin reicht das Wasser?"

„Es ist so hoch wie die Räder der Telega."

Wir aber dachten an den Iro.

„Gibt es hier Ochsen?"

Er schüttelte den Kopf.

„Nein, es gibt hier keine."

„Oder Pferde?"

„Jawohl; jeder hat Pferde."

„Kannst du uns Pferde besorgen? Wir zahlen einen Rubel für jedes Pferd, und einen Rubel außerdem für dich."

„Gut. Warten Sie hier."

Er fuhr durch den Fluß und verschwand. Es verging eine Stunde und wir wurden schon ungeduldig, da sahen wir eine Anzahl berittener Männer auf dem andern Ufer daherkommen. Es waren unsere Leute. Sie ritten durch den Fluß, und als sie in unsere Nähe gekommen waren, grüßten sie würdevoll durch Abnehmen der Mützen. Es waren schöne kräftige Gestalten, Köpfe von blonden Heiligen auf Körpern von Riesen. Wie bei allen Muschiks fielen die Haare bis zum Halse herab; das russische Volk behielt die Haartracht der alten Krieger bei mit den dicht unterhalb des Nackens abgeschnittenen Haaren, als ob diese, wenn sie länger wären, noch heute das Tragen der Sturmhaube und des Panzers hindern könnten.

Die Männer schafften zuerst das Gepäck auf dem bloßen Rücken der Pferde hinüber; es machte den Eindruck, als ob eine Plünderung

Gustav Siegfried Eisenbeiß, geboren am 10. Juni 1890 in Ludwigsburg, gestorben am 27. Mai 1945 in Berlin, war ein Berliner Kriminalkommissar, der während der Zeit des Nationalsozialismus Widerstand gegen das Regime leistete. Er war Mitglied der Bekennenden Kirche und half Juden bei der Flucht ins Ausland. Eisenbeiß wurde 1944 verhaftet und am 27. Mai 1945 in Berlin-Plötzensee hingerichtet.

Gustav Siegfried Eisenbeiß wurde als Sohn des Kaufmanns Gustav Eisenbeiß und seiner Frau Pauline, geb. Bauser, in Ludwigsburg geboren. Er besuchte das Gymnasium in Ludwigsburg und studierte anschließend Rechtswissenschaften in Tübingen und München. Nach dem Ersten Weltkrieg trat er in den Polizeidienst ein und wurde 1923 Kriminalkommissar in Berlin.

Eisenbeiß war ein überzeugter Gegner des Nationalsozialismus und trat bereits 1933 der Bekennenden Kirche bei. Er half zahlreichen Juden bei der Flucht ins Ausland, indem er ihnen falsche Papiere besorgte und sie über die Grenze brachte. Außerdem versteckte er Juden in seiner Wohnung in Berlin.

Im Jahr 1944 wurde Eisenbeiß verhaftet und wegen Hochverrats angeklagt. Er wurde zum Tode verurteilt und am 27. Mai 1945 in Berlin-Plötzensee hingerichtet.

Eisenbeiß war mit Elisabeth, geb. Schmidt, verheiratet und hatte zwei Kinder. Seine Frau und seine Kinder überlebten den Krieg.

Eisenbeiß wurde 1945 posthum mit dem Orden „Für Tapferkeit und Treue" ausgezeichnet. Er wurde 1950 in Berlin-Zehlendorf beigesetzt.

In jenem heiteren Glanze konnten wir nur mit Mühe die 50 Kilometer entfernten Gebirge des jenseitigen Ufers entdecken. Nach Norden und Süden war der Wasserhorizont unbegrenzt. Den Baikalsee nennen die Russen ein Meer. In Wahrheit ist er der Breite nach ein See, der Länge nach ein Meer. Das Asowsche Meer ist um ein Drittel kleiner. Der Name Meer kommt dem Baikalsee von alters her zu. 200 Jahre lang wurde er für ein seltsames Meer süßen Wassers gehalten, und die russische Eroberung machte an seinem Gestade halt. Dann wurde sie von der Sehnsucht nach dem andern, dem salzigen Meere, weitergetrieben und drang bis zum Stillen Ozean vor.

Die Straße führte in Wellenlinien am See entlang; sie brachte uns dem Ufer manchmal so nahe, daß wir das rhythmische Anschlagen der Wellen auf den Sand vernahmen. Mit einem Schlage hörte der Wald auf. Er war nicht gefällt worden, er war abgebrannt. Auf den kahlen Hügeln waren verkohlte Stämme stehengeblieben: aufrechtstehende Baumleichen inmitten des Wustes der Zerstörung. Das Feuer ist der Hauptfeind der sibirischen Wälder; es entsteht, man weiß nicht wie, der Wind trägt es weiter und drängt es zurück. Wir dachten an das wunderbare und dabei furchtbare Schauspiel eines Brandes am Ufer des Sees, an die feurigglänzende Verwüstung, die sechs Werst Gebüsch auffraß und die, in der Nacht vom Wasser widergespiegelt und vom Himmel zurückgestrahlt, einem Nordlichte gleich bis zu den Ufern der Angara sichtbar gewesen sein mußte. Eine Stunde darauf betraten wir Myssowaja.

Myssowaja ist wenig mehr als ein Dorf: eine Reihe weißer Holzhäuser an sehr breiten, steinigen und schmutzigen Straßen, die wie das Bett eines Bergstroms aussehen, Fußsteige aus Brettern, ein grasbewachsener Platz, eine weiße Kirche mit grünem Dache, eine Kaserne — das ist alles. Aber dieses schlummernde und beinahe verödete Dorf hat eine Zeit der Tätigkeit und der Bedeutung gesehen. Als die Eisenbahn noch nicht um das Süduser des Sees herumgeführt worden war, war Myssowaja der östliche Hafen der großen, den Baikal

befahrenden Dampfer. Ich entsinne mich der Zeit vor sieben Jahren, als es von Soldaten und Beamten wimmelte, als seine Zollämter bei jeder Ankunft eines Schiffes oder eines Zuges in lebhafter Tätigkeit waren, der Bahnhof mit Waren, mit Wagen, mit Reisenden angefüllt war, der Hafen durchfurcht wurde von Barken, von Schleppdampfern und von den riesigen Trajektbooten, von welchen jedes vier Züge in seinen weiten Bauch aufnahm. Und in der Nacht leuchteten die roten und weißen Lichter der Leuchttürme und des Semaphors auf, und der kleine, in der Nähe des Bahnhofs gelegene Gasthof füllte sich mit Leuten, die essend und trinkend den Abgang der Nachtzüge abwarteten.

Jetzt ist der Ort nicht wiederzuerkennen. Der Hafendamm, der eine der größten Holzdeiche ist, die ich gesehen habe, fällt in Trümmer, die Leuchtfeuer sind gelöscht, die Schiffe legen nicht mehr an, der See ist verödet, die Hafenkais bedecken sich mit Gras, niemand verläßt hier mehr die durchgehenden Züge, alles verfällt, verrostet, stürzt zusammen, und nur wenige Einwohner sind zurückgeblieben, man weiß nicht weshalb.

In Kiachta hatte uns unser Freund Sinitzin eine Empfehlung an den Staroſten, den Bürgermeister, von Myssowaja mitgegeben. Er war sein Geschäftsfreund, sein Agent, der den Teetransport über den Baikal leitete, ein Weg, der nur im Winter mit Hilfe von Schlitten über den gefrorenen See hinweg offensteht. Wir suchten daher den Staroſten auf, der uns gastfreundlich in seinem Balkenhause empfing, einer Isba, die etwas größer war als die übrigen. Er erwartete uns, er hatte etwas für uns, etwas für uns außerordentlich Wertvolles, das von Irkutsk an die Adresse „Borgheſe“ gekommen war: Benzin, Öl und Fett! Es waren die Lebensmittel des Automobils, das beinahe zum Hungertode verurteilt gewesen war.

Der Priſtaf, der Chef der Polizei, ein Mann mit einem übermäßig dicken Bauche und einem übermäßig dichten Barte, erschien feierlich in Uniform, um uns zu besuchen. Er sah unsere Päſſe nach und unterzog uns einem kleinen Verhör, um die geheimnisvollen

Gründe zu erfahren, warum wir nicht wie alle reichen Leute im Zuge uhren. Dabei goß er sich ein Glas von unserem Tee ein und blieb sitzen, uns schweigend beobachtend. Dann erschien ein Gendarmerieleutnant; dieser fragte uns höflich aus, schenkte sich ein Glas Tee ein und leistete uns Gesellschaft. Nach ihm kamen der Telegraphendirektor und andere Leute mit und ohne Uniform; das Zimmer füllte sich; wir waren der Mittelpunkt einer Gesellschaft, die sich in Permanenz erklären zu wollen schien.

Die Wahrheit war, daß in Myssowaja unsere Art zu reisen den Behörden revolutionär erschienen war. Als wir vor dem Hause des Staroſten eintrafen, hatten sich einige Leute versammelt, Gendarmen kamen angelaufen, und wir hörten sie zwei, drei Personen, die sie bei Namen nannten, auffordern: „Ihr macht sofort, daß ihr nach Hause kommt!“, worauf die so angeredeten Personen gesenkten Hauptes wegschlichen. Es handelte sich anscheinend um politische Verbannte, von denen die Gendarmen fürchteten, daß sie mit uns in Beziehungen treten könnten. Aber wir besaßen ein zauberkräftiges Dokument: das Schreiben des Generalpolizeidirektors des Kaiserreiches! Es brachte eine ungeheuere Wirkung hervor. Aller Verdacht verschwand wie durch Zauberschlag, und wir gewannen sofort die größte und unverdienteste Hochachtung der Behörden. Wir nutzten diesen Umstand aus, um Auskunft über die Straße zu erbitten, die um den Baikal herum geradeswegs nach Irkutsk führt. Man lächelte über den Plan, Irkutsk auf diesem Wege zu erreichen.

Auf dem Programm der Fahrt Peking—Paris war der Übergang über den Baikalsee zu Schiff vorausgesehen. Es war richtig, so wurden die Flüsse überschritten, und der Baikalsee macht eher den Eindruck einer riesigen, den Weg versperrenden Wasserader als den eines Sees. Da aber ein Weg um den See herum existierte, so wollten wir ihn einschlagen. Die Auskünfte lauteten jedoch sehr schlecht. Bereits in Werchne-Udinsk hatte man uns gesagt, daß die Brücken über die hauptsächlichsten Flüsse eingestürzt und die übrigen im

Tent for Lecturer. In Africa a lecturer must have a tent to live in, for he cannot find a house. He must carry his own bed, table, chair, and cooking utensils. He must also have a tent for his audience, for the people will not come to a house. Here is a picture of a lecturer's tent. The lecturer is sitting in front of it, and the people are sitting on the ground in front of him.

Ofen und im Sommer auf dem Fußboden schläft —, und am nächsten Morgen, 28. Juni, brachen wir nach einem herzlichen Abschiede von unserem Gastfreunde auf.

Wir sollten nur allzubald wieder zurückkommen!

Der Morgen war klar und kalt, wie er einem schönen Februarmorgen bei uns entspricht. Der See, der ruhig, ohne einen Wogenschlag, ohne ein Wellenkräuseln dalag, hatte die Durchsichtigkeit der Luft: er schien zu atmen. Nur der Baikalsee besitzt an sonnigen Tagen den Anschein ätherischer Leichtigkeit, eine vom Himmel zurückgestrahlte zarte Heiterkeit, die zu der grenzenlosen Ausdehnung den Eindruck unendlicher, leuchtender Tiefe hinzufügt. Das mit Wald bestandene Ufer streckte kleine Halbinseln mit üppigem Pflanzenwuchs in den See hinein; das Wasser warf ihr Spiegelbild zurück und ließ sie doppelt und schwebend erscheinen. Scharen von großen weißen Möwen schwammen auf dem See umher und machten seine Oberfläche dadurch kenntlich, daß sie sich von ihr abhoben. Unser Bewundern war von kurzer Dauer. Der Weg nahm unsere ganze Aufmerksamkeit in Anspruch, und wir vergaßen bald den Zauber der Landschaft.

Die Straße war nicht nur verödet, sie war auch zerstört. Wir überstiegen steile Anhöhen, die die Wut des Wassers während der Schneeschmelze zerrissen, ausgewaschen und ausgehöhlt hatte. Es ging bergauf und bergab über richtige Stufen. Wir kamen über manche abschüssige Stellen nur hinweg, indem wir die Maschine einen raschen Anlauf nehmen ließen. Die Maschine schnaubte und stöhnte, sprang bei den Unebenheiten des Bodens in die Höhe und erhob sich beim ersten Ruck, den die Räder erhielten, als wollte sie sich in die Lüfte schwingen. Mitunter blieb sie kraftlos stehen, wenn sie schon beinahe bis zum Gipfel gelangt war, und mußte zurückgehen, um einen neuen, längeren und anhaltenderen Anlauf zu nehmen.

An andern Stellen war der Weg mit Gras bedeckt, mit wildem Gebüsch bewachsen, voll umgestürzter Baumstämme und vertrockneter Äste, die durch irgendwelche Überschwemmung hier abgelagert worden

waren. An manchen Stellen in der Nähe des Ufers haben die auf dem Baikal wütenden Stürme die Palissaden abgeschlagen, das Land weggeschwemmt, und so einen Teil der Straße zum Einstürzen gebracht. Wir fuhren vorsichtig auf dem schmalen Straßenrande weiter, wobei wir den ruhig und durchsichtig daliegenden See unter uns betrachteten.

Die früheren Poststationen waren unbewohnt, halb zerstört, mit eingestürzten oder dem Einsturz nahen Dächern, herausgerissenen Türpfosten, grasbewachsenen Zimmern. Es sah aus, als ob die Stationen nach einem Kriege, nach einer Plünderung vergessen worden seien. Eine unbeschreibliche Verwüstung herrscht auf der alten sibirischen Hauptstraße, die zu verschwinden droht, nachdem sie die russische Herrschaft bis zum Stillen Ozean getragen hat. Sie ist schon tot und verwest jetzt. Wir sahen nicht mehr als eine letzte Spur dieser alten Erobererstraße. Wir fuhren in dem ausgetrockneten Bette eines Stromes der Menschheit und des Reichtums dahin. Jene Straße hat das Heer Murawjew-Amurskijs vorüberziehen sehen, der Rußland im fernen Osten die schönste Revanche für den Krimkrieg verschaffte, sie hat die Züge der Auswanderer und Deportierten, allen Schmerz und alle Kühnheit gesehen, die in 50 Jahren ein Volk zwischen dem See und dem Meere geschaffen haben, sie hat Millionen Gold aus den Minen von Blagowjeschtschensk und Millionen Silber aus den Minen von Nertschinsk auf von berittenen Kosaken begleiteten Wagen vorüberziehen sehen! Auf dieser Arterie, die einer Welt das Leben gegeben hat, mußten wir uns jeden Augenblick den Weg mit Axt und Spaten bahnen.

Die Geländer der Brücken waren umgefallen; niemand hatte sie herausgerissen, sie lagen da, umgestürzt von dem Gewicht des Schnees und der Gewalt der Stürme. Von den Brücken selbst hätte man sagen können, daß sie nur aus alter Gewohnheit noch hielten. Wir setzten zuviel Vertrauen auf diese Gewohnheit. Bei dem Überschreiten der ersten waren wir vorsichtig; später dachten wir nicht mehr daran. Wir waren überzeugt, daß sie viel stärker waren, als es den Anschein hatte. Manche Brücke erzitterte und knarrte, ohne daß

dies jedoch Folgen gehabt hätte. Wir suchten den gebrochenen Brettern auszuweichen; die andern senkten sich und schwankten auf und nieder, trugen uns aber. Ein einziges Mal bemerkten wir auf einer kleinen Brücke einen Sprung; das Automobil zauderte einen Augenblick und hielt plötzlich, dann aber machte es einen Satz vorwärts auf festen Boden, während einige Bretter hinunterstürzten; auf der Brückenbahn öffnete sich, kaum daß wir darüber weg waren, ein klaffender Spalt.

Nach drei Stunden gelangten wir an die erste der drei berüchtigten eingestürzten Brücken, die über den Mischikafluß führten. Der Fluß war breit und reißend. Die Gipfel der Anhöhen ringsherum zeigten noch weiße Schneestreifen. Wir fanden längs des Ufers einen Pfad, der sich in der Richtung auf die Mündung des Flusses zu senkte. Wir folgten ihm und gelangten zu einer kleinen Gruppe von Häusern. Dort trafen wir einen Holzfäller, der im Grase saß und damit beschäftigt war, ein gewaltiges Paar Stiefel anzuziehen.

„Guten Tag!" sagte er, ohne daß es schien, als ob die Ankunft eines Automobils auf ihn Eindruck machte.

„Guten Tag. Wo ist die Furt?"

„Es gibt keine Furt, Väterchen. Die Mischika ist tiefer, als ich groß bin."

„Wie machst du es denn, wenn du hinüber willst?"

„Ich benutze diese Barke hier."

Wir blickten nach der Richtung, in der der Mann zeigte, und gewahrten eine Art Kahn, der an einen am Ufer wachsenden Strauch gebunden und dessen Boden mit Wasser bedeckt war.

„Gibt es keine andern Barken?"

„Ja, es gibt noch eine andere wie die da."

„Und wie kommt das Vieh hinüber?"

„Schwimmend. Sehen Sie dort, jetzt!"

In der Richtung auf den See, wo die Strömung ruhiger war, schwamm eine Anzahl Pferde langsam an das linke Ufer, wobei sie ein wenig abtrieb.

„Wie könnte man es anstellen, um diesen Wagen auf die andere Seite des Flusses zu schaffen?“ fragten wir den Holzfäller.

Er überlegte einige Zeit, während der er seine Stiefel vollständig anzog; dann erhob er sich und antwortete:

„Man könnte die Brücke wieder herstellen. Die Stützbalken sind stehengeblieben, und sie sind noch gut.“

„Gibt es Arbeiter hier?“

„Wir alle sind imstande, eine Brücke zu bauen. Es gibt Menschen und Holz im Überfluß.“

„Wieviel Zeit würde die Arbeit in Anspruch nehmen?“

„Mindestens acht Tage und sechs Mann.“

Wir begannen den Plan zu erörtern. Eine Brücke wieder herzustellen, war verlockend. Acht Tage zu warten, ließ sich ertragen. Aber wir würden eine eingestürzte Brücke über die Pereemna, eine über die Aosoa, eine dritte über die Vidrina antreffen, ohne die kleineren zu zählen. Wir konnten uns doch nicht daran machen, alle eingestürzten Brücken des Russischen Reiches wieder herzustellen? Dies würde über das Programm einer Automobilfahrt hinausgehen.

Mußten wir also den Plan aufgeben, die Reise um den Baikalsee herum fortzusetzen? O nein, noch nicht! Ein neuer Plan tauchte in uns auf. Über jene Flüsse führten doch noch andere Brücken, und zwar ansehnliche: die Eisenbahnbrücken. Wäre es nicht möglich, auf den Bahnkörper zu gelangen, die Schienen entlang zu fahren, die Brücken zu überschreiten und dann jenseits der unpassierbaren Flüsse wieder auf die alte Heerstraße hinunterzusteigen? Wir hatten eben eine Station in der Nähe gesehen. Warum sollten wir nicht den Versuch machen?

Wir brachen also auf, erfüllt von neuer Hoffnung, und langten auf der Station an, die wir durch die Bäume hindurch erblickt hatten. Sie schien verlassen zu sein. Wir traten in den kleinen Wartesaal, an dessen Wänden große Tafeln mit Abbildungen hingen; sie zeigten, in welcher Weise man Verwundeten die erste Hilfe leisten müsse, und

Durch den Tod Seiner Majestät des Königs Friedrich August ist unser Land schwer betroffen worden. Wir alle haben mit tiefem Schmerz die Kunde vernommen, daß unser geliebter König, der Vater seines Volkes, nicht mehr unter den Lebenden weilt. Wir haben ihn verehrt als einen Fürsten, der sich mit seinem ganzen Volke eins fühlte, der mit ihm Freud und Leid teilte, der sich mit ihm freute über jeden Fortschritt auf dem Gebiete der Kunst, der Wissenschaft und der Technik, der mit ihm trauerte über jeden Mißerfolg, über jede Katastrophe, die unser Land heimsuchte.

Unsere Schule hat es ihm zu danken, daß sie Räume besitzt, die ihren Zwecken in vollem Maße entsprechen. Er hat sie ihr gegeben, als er sie vor 25 Jahren in seine Obhut nahm. Wir werden ihm ein treues Andenken bewahren.

„Das läßt sich sehr gut ausführen. Das ist meine Sache. Ich telegraphiere jetzt sofort an meine Vorgesetzten, teile ihnen mit, wer Sie sind, und die Sache ist abgemacht.“

„Aber,“ wandte der Fürst ein, „die Eisenbahnbehörden . . .“

„Was haben die Eisenbahnbehörden mit der Erlaubnis, die Eisenbahnbrücken benutzen zu dürfen, zu tun? Die Polizei hat die Oberaufsicht über die Bahnlinie; auf den Brücken stehen Schildwachen, damit Verbrecher sie nicht in die Luft sprengen, und niemand darf ohne unsere Erlaubnis die Strecke betreten.“

Der Stationsvorsteher, der inzwischen dazukam und sich erkundigte, über was wir sprächen, fand die Sache viel schwieriger.

„Für meine Person,“ erklärte er, „würde ich Ihnen alles gestatten; ich würde Ihnen sagen: Fahren Sie sofort! Aber ich vermag nichts; die Polizei ist nicht zuständig, und die Eisenbahnbehörden können nichts erlauben, was gegen die Verordnungen verstößt. Die Regierung allein hat die Entscheidung. Sie müssen den Generalgouverneur von Sibirien in Irkutsk um die Erlaubnis bitten.“

Der Mut entfiel uns. Aber wir beschlossen, es zu versuchen. Wir wollten also an den Generalgouverneur telegraphieren. Wenn binnen zwei Tagen keine zusagende Antwort eingetroffen wäre, so würden wir uns darein ergeben, zu Schiff über den See zu fahren. Nachdem wir diesen Entschluß gefaßt hatten, machten wir uns auf den Rückweg nach Myssowaja. Es war eine demütigende Rückkehr, niemand wird es bezweifeln.

Es gibt etwas auf der Welt, was noch schwerer zu ertragen ist als eine große Anstrengung: deren Wiederholung! Schwierigkeiten zu überwinden und dann zurückgehen müssen, ist schlimm. Dazu kommt, daß eine als schlecht bekannte Straße doppelt mühsam ist; es geht ihr der Reiz der Neuheit ab, wenigstens wenn man es nicht als etwas Neues empfinden will, daß man das auf dem Abstiege findet, was vorher auf dem Aufstiege lag, und auf dem Aufstiege, was sich vorher auf dem Abstiege befunden hatte.

Der Himmel war gleichförmig weiß geworden; er hatte sich unmerklich mit Wolken überzogen, und man hätte sagen können, daß ein tüchtiger Schneefall im Anzuge sei. Es wehte ein kalter Wind, und der See bewegte wieder seine Fluten, die so weiß waren wie der Himmel.

Die eingestürzte Brücke würde uns viel Mühe bereiten, wenn wir sie so gut wie möglich wieder instand setzen wollten, und machte uns sehr besorgt, wie wir sie passieren könnten. Aber im Grunde genommen ließ sich auch diese Schwierigkeit ziemlich leicht überwinden. In den ersten Nachmittagsstunden waren wir wieder in Myssowaja, abermals die Gäste des wackeren Staroſten, der uns herzlich wie das erste Mal empfing. Wir sandten sofort das Telegramm an den Generalgouverneur von Sibirien ab, in dem wir um die Erlaubnis baten, auf der Bahnstrecke fahren zu dürfen. Es blieb uns nichts übrig, als die Antwort abzuwarten.

In Myssowaja warten müssen, heißt die Bitterkeit der Deportation kosten! Wir hatten, offengestanden, wenig Vertrauen, daß jene Antwort rasch eintreffen werde. Der Gouverneur würde erst Beamte um Rat fragen betreffs Ort und Zeit, eine Untersuchung einleiten, die Sache vielleicht nach Petersburg berichten; dort würde der Minister des Innern die Angelegenheit an das Verkehrsministerium weitergeben, in dem ein höherer Rat einen Kommissar beauftragen würde, den Fall zu studieren und Bericht darüber zu erstatten . . . Wir glaubten, einer der größten Schwierigkeiten, einem ungeheueren Hindernis gegenüberzustehen, gegen das sämtliche 50 Pferdekräfte des Automobils und alle Energie, über die wir verfügen konnten, nichts auszurichten vermöchten — einer Art von endlosem, grauem, weichem Gebirge, vor dem man nichts tun kann als abzuwarten und die Zeit und die Geduld zu Hilfe zu rufen! So schätzten wir die Bureaukratie ein. Wir hatten unrecht. Die russische Bureaukratie hat auf unserer ganzen Reise von einem Zollamte des Reiches bis zum andern für uns Wunder der Schnelligkeit selbständiger Entschließung vollbracht.

Während unſerer Wartezeit durchſtreiften wir Myſſowaja. Wir gingen am Geſtade des Sees ſpazieren und ſuchten zwiſchen den buntfarbigen Kieſeln nach kleinen Onyxen und Achaten, klaſſifizierten die von den Wellen ans Ufer geworfenen toten Fiſche, kletterten auf den verlaſſenen Hafendamm und blieben vor den ſtaubigen Schaufenſtern eines kleinen Ladens ſtehen, um die ausliegenden verſchiedenartigen Gegenſtände zu muſtern. Dieſe Unterhaltung verſchaffte uns die Bekanntſchaft des Apothekers von Myſſowaja, eines aus den baltiſchen Provinzen ſtammenden Proviſors, der uns zwiſchen ſeine Büchſen zog und uns den liebenswürdigſten Empfang bereitete. Die Apotheke wurde unſer Lieblingsaufenthalt; wir brachten hier lange Stunden zu, ſchlürften unbekannte Liköre heimiſcher Erfindung und Herſtellung und lauſchten dabei den Jagdgeſchichten des Apothekers, der Gewehre, Patronengürtel und Bärenfelle dicht neben den Flaſchen mit Rizinusöl aufbewahrte. Er zeigte uns das dichte, noch friſche Fell eines kleinen Bären, das zum Trocknen über einen Tiſch gebreitet war. Man hatte es ihm ſoeben gebracht. Ein Jäger hatte das Tier mit einem Meſſerſtich erlegt. Es gab Bären drei Kilometer von der Stadt auf der Hügelkette. Warum nicht eine Jagd veranſtalten? Und hier, mitten unter den Drogen, entwarfen wir den Plan zu einer Jagd.

Von der Apotheke begaben wir uns nach dem Telegraphenamte, um Nachrichten von unſeren Gefährten einzuholen. Sie waren gerade in Kiachta eingetroffen, und zwar in gutem Zuſtand. Sie hatten einen Teil des Weges auf unſeren Spuren zurückgelegt. Am Iro waren jene wackeren Mongolen, als ſie ſie kommen ſahen, treu der erhaltenen Weiſung von ſelbſt herbeigeeilt, um ihnen Ochſen anzubieten, indem ſie durch Geſtikulationen die Art und Weiſe klarmachten, in der wir das andere Ufer gewonnen hatten. Am Nachmittag desſelben Tages, des 28. Juni, waren die beiden „de Dion-Bouton" und der „Spyker" nach Werchne-Udinsk aufgebrochen. Am nächſten Tage erfuhren wir, daß ſie vormittags 9 Uhr an der Selenga bei Nowi-Selenginsk eingetroffen waren — dort, wo wir das erſte Dampf

boot gesehen hatten — und nach Überschreitung des Flusses um 11 Uhr weitergefahren waren. Wir rechneten aus, daß sie am nächsten Tage, 29. Juni, früh in Werchne-Udinsk und am 1. oder 2. Juli in Myssowaja sein könnten.

Zu Hause verbrachten wir die Zeit beim Samowar und machten eine Radikalkur in Tee durch, die nur unterbrochen wurde durch das Kosten der Sakuska, der russischen Vorspeise, die aus allen möglichen pikanten Bestandteilen zusammengesetzt ist. Der Pristaf kehrte zurück, es kehrten die Honoratioren des Ortes zurück, um uns schweigend Gesellschaft zu leisten, während die Menge in respektvoller Neugier vor der Tür haltmachte. Auch das Automobil, das im Hofe ausruhte, als guter Nachbar der alten Schlitten, die das Eis des Baikalsees kannten, erhielt seine Besuche; es war unaufhörlich umgeben von langhaarigen Muschiks in Filzstiefeln, von Kosaken und Kindern. Jeder, der durch die Straße kam, trat ein und sah es sich an. Außerhalb des Hofes standen stets wartende Pferde und Wagen. Wir mußten die Ungeduld des langen Wartens zügeln, als wir durch das mit blühenden Blumen geschmückte kleine Fenster den wieder klargewordenen Himmel beobachteten. Zwischen den Ranken hindurch sandten wir sehnsüchtige Blicke zu den Isbas längs des steinigen, verödeten Weges, der jetzt an der Sonne trocknete, und betrachteten den hinter ihnen unermeßlich sich ausdehnenden funkelnden Horizont des Baikalsees. Dann setzten wir uns wieder nieder und brummten:

„Wir verlieren wundervolle Tage, und wenn wir uns wieder auf den Weg machen, regnet es sicherlich!"

Am Abend des 28. Juni ließ sich ein Kaufmann bei uns melden, der den langen schwarzen Kaftan der russischen Juden trug. Er grüßte mit Unterwürfigkeit und fragte uns:

„Sie wollen nach Irkutsk reisen?"

„Ja, am 2. Juli."

„Ich hätte Ihnen ein ausgezeichnetes Geschäft vorzuschlagen. Ich habe einen Dampfer im Hafen liegen. Wenn Sie wollen, so setze ich

Sie in sieben Stunden nach Nikolsk oder Listwinitschnoje über, für den halben Preis der Eisenbahnfahrt."

„Wann geht Ihr Dampfer?"

„Heute abend, wenn Sie wünschen. Er hat keine Ladung ein zunehmen und kann sofort wieder abfahren. Ich würde auf Sie auch warten, sogar bis morgen abend."

„Wir können keine Entscheidung treffen. Wir warten auf eine Antwort, die sich verspäten kann."

„Gut. Überlegen Sie es sich —", und als er schon auf der Schwelle stand, um fortzugehen, drehte er sich noch einmal um und wiederholte: „Also bis morgen Abend. Adieu!"

Der Tag verging, ohne daß eine Nachricht aus Irkutsk eingelaufen wäre. In der Nacht wurden wir durch starke Schläge, die gegen die Außenwand der Isba geführt wurden, geweckt. In diesen Häusern braucht man nicht an die Tür zu klopfen, um sich öffnen zu lassen; man nimmt einen Stein und schlägt irgendwo an die Holzwände, bis jemand hört. Es war ein Höllenlärm. Der Staroſt ging schlaftrunken an die Tür und kehrte mit einem Telegraphenboten zurück, der eine Laterne trug und mit einer Flinte mit aufgepflanztem Bajonett und einem Revolver bewaffnet war. Er brachte eine Depesche.

„Weshalb all diese Waffen?" fragte ihn Fürst Borgheſe, während er beim Licht der Laterne die Empfangsbescheinigung ausstellte.

„Man kann nachts nicht ohne Waffen ausgehen", erwiderte der Bote. „Die ganze Gegend wird durch Verbrecher unsicher gemacht, die einen überfallen, morden und ausrauben. Es sind die von Sachalin."

„Die von Sachalin?"

„Ja, die Deportierten von Sachalin, die die Insel gegen die Japaner verteidigt haben. Sie wurden nach dem Kriege nach dem Festlande zurückgebracht und in der allgemeinen Verwirrung entflohen sie. Viele waren zur Belohnung für ihre Teilnahme am Kampfe freigelassen worden. Sie haben sich im Amurlande und in Transbaikalien zerstreut, haben die Gefängnisse erbrochen und die Verbrecher

befreit. Sie brechen in Banken ein, begehen Straßenraub und verschwinden dann. Man lebt hier nicht mehr ruhig."

Jetzt begriffen wir, weshalb uns die Polizei die Erlaubnis gegeben hatte, nicht einen, sondern zwei Revolver zu tragen. Ebenso wurde uns die sonderbare Frage: „Sind Sie nicht überfallen worden?", die wir überall hören mußten, wo wir eintrafen, verständlich. In Werchne-Udinsk hatten Polizeibeamte, die in den Gasthof kamen, uns gesagt: „Bei der ersten verdächtigen Bewegung in Ihrer Nähe, namentlich des Abends, schießen Sie, schießen Sie sofort, aber achten Sie vor allem auf eins . . ."

„Auf was?" fragten wir.

„Daß Sie gut zielen, daß der Schuß nicht fehlgeht." Es war dies keineswegs in scherzhaftem Tone gesprochen.

Das Telegramm kam von Irkutsk und lautete: „Der Generalgouverneur befindet sich in Krasnojarsk, wohin ihm Ihre Bitte, über die Eisenbahnbrücken fahren zu dürfen, übermittelt worden ist." Wir legten uns wieder auf den Fußboden und murmelten einige wenig parlamentarische Worte über die Langsamkeit der amtlichen Bestellungen in Sibirien.

Am nächsten Tage, 29. Juni, saßen wir beim Provisor im Zimmer hinter dem Laden beim Frühstück und sprachen von der berühmten Bärenjagd, als die Glocke der Haustür erklang. Unser Gastfreund kam in kurzem mit geheimnisvoller Miene zurück, schaute ringsum, als fürchtete er, beobachtet zu werden, und sagte dann mit leiser Stimme:

„Es sind Gendarmen da! Zwei Gendarmen, die nach Ihnen fragen."

„Nach uns?"

„Ja, nach Ihnen. Sie wissen, daß Sie hier sind, und sagen, sie müßten Sie auf jeden Fall sprechen. Es gefällt mir nicht."

Wir gingen, um zu erfahren, was die Gendarmen von uns wünschten. In der Apotheke erwarteten uns zwei Gorodowoi.

Draußen versuchten zaghaft einige Neugierige, unauffällig durch das Schaufenster zu sehen. Das Erscheinen von Gendarmen ist in Sibirien nicht immer ein gutes Zeichen. Vielleicht erwartete Myssowaja bereits die Verhaftung der geheimnisvollen Reisenden, die die Welt auf einer losgekoppelten Lokomotive durchjagten. Fürst Borgheſe stand im Begriff, nach seinen Papieren zu greifen und das berühmte Schreiben vorzuzeigen; aber diesmal waren es die Gendarmen, die ein Papier überbrachten, wobei sie respektvoll grüßten.

Es war der Erlaubnisschein, der sehnsüchtig erwartete Erlaubnisschein des Generalgouverneurs!

Wer wagt noch, von der Bureaukratie schlecht zu sprechen! Wir waren in heller Begeisterung und spendeten ihr Worte des denkbar höchsten Lobes. In der Tat haben sich die russischen Behörden uns gegenüber von unvergeßlicher Höflichkeit, Zuvorkommenheit und Gastlichkeit gezeigt. Die Erlaubnis, die wir erhielten, war ganz außergewöhnlich und einzig in ihrer Art.

Wir wurden ermächtigt, mit dem Automobil auf der Bahnstrecke zu fahren, alle Brücken zu überschreiten und, wenn nötig, auf diese Weise bis nach Irkutsk zu gelangen.

„Was müssen wir tun? Wann können wir abfahren?“ fragten wir die Gendarmen.

„Sie können reisen, wann Sie wollen. Das Streckenpersonal ist benachrichtigt. Auf den Stationen wird man Ihnen sagen, wann die Linie frei ist.“

Wir ließen natürlich die Bären im Frieden ihrer Wälder und verbrachten den Rest des Tages mit den Vorbereitungen zu jener seltsamen Fahrt zwischen den Schienen, Weichen, Signalen von einer Station zur andern!

Wir gingen dem spannendsten Ereignis unserer ganzen Reise entgegen.

Dreizehntes Kapitel.

Der Einſturz der Brücke.

Das Automobil auf der Bahnſtrecke. – Die „Sechzehnte Rangierſtation“. — Die alte Brücke. — Das Automobil ſtürzt. — Die Rettung. — Tanchoi.

Am 30. Juni früh $4^1/_2$ Uhr verließen wir bei ſtrahlend heiterem, aber kaltem Wetter Myſſowaja zum zweiten Male und ſchlugen wiederum den am 28. zurückgelegten Weg ein. Wir nahmen zwei lange, uns vom Staroſten überlaſſene Bretter mit, die wir auf dem Gepäck feſtbanden. Wir ſahen voraus, daß wir ſie brauchen würden, um auf unſerer Fahrt zwiſchen den Schienen über die Weichen in der Nähe der Stationen hinwegzukommen.

Der Gedanke, mit dem Automobil auf einer Eiſenbahnſtrecke zu fahren, erſchien uns ſo abenteuerlich, daß wir die Ausführbarkeit bezweifelten. Der Gedanke hatte ſich unſerem Geiſte zuerſt als die natürlichſte Sache von der Welt dargeſtellt; als wir aber näher darüber nachdachten, fanden wir ihn ſchließlich widerſinnig. Am Tage zuvor war die einzige Schwierigkeit das Ausbleiben der Erlaubnis geweſen; jetzt, da wir den ſeltſamen Plan ausführen wollten, ſahen wir eine Menge Schwierigkeiten. Würden die Räder zwiſchen den Schwellen nicht ſteckenbleiben? Wie ſollten wir über die in Ausbeſſerung begriffenen Strecken hinwegkommen? Würden wir raſch genug von der Strecke herunterkommen, um einem etwaigen Extrazuge

auszuweichen? Würden die Schienenbolzen nicht die Pneumatiks zerreißen? Und wenn alles gut ging, konnten die Stöße einer langen Fahrt über die Schwellen hinweg nicht die ernsteſten Folgen für die Feſtigkeit und Ausdauer der Maſchine haben? Auf all dieſe Fragen antworteten wir: „Vedremo!“ und gingen vorwärts.

Wir wollten die Strecke auf der kleinen Station in der Nähe des Miſchikafluſſes betreten, an der wir zum erſten Male vor zwei Tagen gehalten hatten. Die abenteuerliche Fahrt ſollte genau an dem Orte beginnen, wo der erſte Gedanke daran entſtanden war. Der nächſte Zug nach Irkutsk würde von Myſſowaja nicht vor 8 Uhr abgehen, und der nächſte Zug nach Werchne-Udinsk würde mittags vorüberkommen. Wir würden alſo Zeit haben, zwiſchen dem einen und dem andern den Bahnhof von Tanchoi zu erreichen, das etwa 60 Kilometer von Myſſowaja entfernt iſt. Tanchoi iſt die Erbin der Schiffahrt von Myſſowaja. Der neue Hafen der Trajektboote wird vorgezogen, weil er dem Weſtufer des Sees näherliegt; die Überfahrt der Dampfer zwiſchen Tanchoi und der Station Baikal auf dem linken Ufer der Angara iſt nur 40 Kilometer lang. Es gibt Flüſſe, die breiter ſind als dieſe Strecke, wie z. B. der Pará und der La Plata bei Buenos Aires.

Wir legten geduldig zum zweiten Male den alten verödeten Weg zurück, der ſo maleriſch und ſo ſchwierig iſt, mit ſeinen zahlloſen, dem Einſturz nahen kleinen Brücken, ſeinen ſteilen Abhängen und ſeinen Anhöhen, die man im Sturm nehmen mußte, den Weg, der ſich bald an dem klaren See hinzieht, bald im Schatten der Wälder verbirgt. Wir hatten diesmal den Vorteil, ihn zu kennen. Der Fürſt erinnerte ſich bei ſeinem erſtaunlichen Gedächtnis an alles. Er ſagte zu Ettore, welcher ſteuerte: „Jetzt kommt ein Abhang; bremſe! Jetzt kommen wir an die Brücke, die ſich nach rechts hinüberneigt; halte dich links!“ Aber all dieſes Wiſſen bewirkte nicht, daß wir mit größerer mittlerer Geſchwindigkeit als 9 Kilometer die Stunde fuhren, ſo daß wir erſt gegen 8 Uhr bei der kleinen Station an der Miſchika anlangten.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R L

Wie weit können die Automobilstraßen noch in Anspruch genommen werden? Wie lange werden sie noch ausreichen? Diese Fragen sind heute schon Gegenstand ernster Überlegungen. Wir wissen, daß die Zahl der Kraftfahrzeuge in Deutschland in den letzten Jahren ungeheuer gestiegen ist. Wir wissen, daß sie noch weiter steigen wird.

Die Straße Berlin—Frankfurt a. M. mit der neuen Autobahn

Wir wissen, daß die Straßen, die wir heute haben, nicht ausreichen, um den Verkehr, der sich in Zukunft auf ihnen abwickeln soll, zu bewältigen. Wir wissen, daß wir neue Straßen bauen müssen, wenn wir nicht in kurzer Zeit vor einem Verkehrschaos stehen wollen, das alle Vorteile des Kraftfahrzeugs wieder aufhebt.

Um die Weichen und Signalvorrichtungen, die in großer Anzahl in der Nähe der Station vorhanden sind, zu umgehen, suchten wir weiterhin in der Entfernung von einem Kilometer einen Übergang von der alten Straße nach der Eisenbahn. Der Eisenbahndamm war ein paar Meter hoch, der Übergang aber bestand in einer kleinen Treppe zum Gebrauch des nächsten Bahnwärters, die sich wenig zum Aufstieg eines Automobils eignete. Dies war aber keine Schwierigkeit, die irgendwelchen Eindruck auf uns gemacht hätte. Mit Hilfe alter Schwellen, die wir in geschickter Weise aneinanderlegten, und der beiden Bretter konstruierten wir eine Fahrbahn, die die Maschine im Fluge benutzen konnte.

Endlich befanden wir uns auf der Strecke. Mit den rechten Rädern ragte die Maschine über das Geleis hinaus; wir luden in Eile die Bretter wieder auf, befestigten sie gut und nahmen unsere Plätze ein. Ich saß von neuem oben auf dem Gepäck wie ein Araber auf dem Höcker eines Dromedars. Wir fuhren los.

Der erste Eindruck war entzückend. Diese herrliche gleichmäßig ebene, glänzende Straße war nach all den Abhängen, dem Gestrüpp den Gebüschen, den Gräben der vormaligen Heerstraße von verführerischem Reiz. Geradlinig und über die umliegende Landschaft erhöht, machte sie den Eindruck einer Schwebebahn, einer riesigen Hängebrücke. All das war neu und gefiel uns vielleicht nur darum so gut. Wir fuhren langsam; wenn die Schwellen auch sehr nahe aneinander lagen und mit einer Sandschicht bedeckt waren, teilten sie doch dem Automobil eine Schaukelbewegung, eine Art leichten Galopps mit. Als aber die Geschwindigkeit zunahm, wurde der Galopp heftig und ging schließlich in ein fürchterliches wildes Schütteln über, das die Maschine in Stücke zu reißen drohte. Wir begnügten uns daher mit einem ganz leichten Galopp, mit der Geschwindigkeit von 15 Kilometern in der Stunde. So gelangten wir zu dem ersten Bahnwärterhäuschen.

Der Wärter war natürlich ebensowenig wie der Stationsvorsteher über unsere Fahrt unterrichtet worden, die unter dem hohen und

ausſchließlichen Schutze der Polizei vor ſich ging. Der Ärmſte begriff nichts von dieſer ſeltſamen Lokomotive, die ruhig neben den Schienen fuhr, er betrachtete ſie voller Entſetzen und hielt ſie ſchließlich gewiß für ein neuerfundenes Gefährt, das ſeine Probefahrt machte. Er ſtürzte in ſein Häuschen, kam ſofort wieder mit dem Stabe heraus, der „freie Fahrt“ bedeutet, und nahm die vorſchriftsmäßige Stellung ein. Der Gendarm befahl zu halten, ſtieg ab, näherte ſich dem Manne und ließ ſich die rote Fahne reichen, die dieſer zuſammengerollt an ſeinem Gürtel trug. Dann ſchwenkte er dieſes revolutionäre Abzeichen, kehrte äußerſt befriedigt auf das Automobil zurück und rief:

„Um den Zügen das Halteſignal zu geben!“

Wir fuhren über zahlreiche kleine Brücken, die ſo breit waren wie die Schwellen und über tiefe Gebirgsſtröme führten, deren Gewäſſer wir durch die breiten Zwiſchenräume zwiſchen den einzelnen Schwellen ſchäumen ſahen. Dieſe durchlöcherten Brücken, die aus voneinander abſtehenden Bohlen beſtehen, die nur von den Schienen zuſammengehalten zu werden ſcheinen, ſehen zum Entſetzen leicht und gebrechlich aus. Man weiß, daß ſie feſt ſind, aber man ſieht es nicht. Das Automobil fuhr mit den linken Rädern zwiſchen den Schienen und mit den rechten Rädern auf den ſchmalen, nach außen vorſpringenden Teilen der Schwellen. Auf den Brücken rollten daher die rechten Räder im wahren Sinne des Wortes am Rande des Abgrundes hin; es handelte ſich nur um wenige Zentimeter. Für einen ſtets aufmerkſamen Führer mit ſicherer Hand bot dieſe Fahrt in techniſcher Hinſicht keine Schwierigkeiten. Aber es war in jenen Augenblicken unmöglich, ſich einer leichten, inſtinktiven, geheimen Erregung zu entziehen, die uns die Fäuſte ballen ließ und nicht geſtattete, das Auge von dem Laufrad und ſeiner Bewegung auf dem ſchmalen Rande, auf den in den leeren Raum hinausragenden Balkenenden abzuwenden. Man konnte ſich nicht vollſtändig von dem Gedanken freimachen, daß, alles in allem genommen, unſere Sicherheit von den Fähigkeiten eines einzelnen Mannes abhing, und daß auch der

Geſchickteſte einen Augenblick der Schwäche, des Unglücks haben kann; er kann einer Sinnestäuſchung unterliegen, der Ermüdung infolge der fortwährenden Anſpannung und Aufmerkſamkeit anheimfallen.

Bald ſollten wir die große eiſerne Brücke über die Miſchika paſſieren, die von fern ausſah wie ein rieſiger roter, 20 Meter über dem Fluſſe aufgehängter Käfig. Zur Sicherung der Brücke waren an beiden Enden mit Gewehren bewaffnete Soldaten aufgeſtellt. Alle Brücken von einer gewiſſen Bedeutung werden auf dieſe Weiſe militäriſch bewacht. Man glaubt, eine Eiſenbahn in Kriegszeiten zu befahren, die in einem dem Feinde zugänglichen Landſtrich einem Handſtreiche ausgeſetzt iſt. Der Eindruck, den man erhält, iſt traurig, traurig vor allem, weil in der Tat ein Feind erwartet wird, und dieſer Feind Rußlands iſt ruſſiſcher Herkunft!

Der Fluß, der uns zwei Tage zuvor aufgehalten hatte, toſte jetzt im Schatten des Urwaldes um die hohen Pfeiler. Wir empfanden Genugtuung darüber, ihn zu überſchreiten; es war uns, als ob wir 'evanche nähmen. Als wir die Brücke hinter uns hatten, fuhren .ir einige Zeit am Ufer des Sees entlang, den die Eiſenbahn begleitet und von oben beherrſcht. Dann entfernte ſich der See, und die Wälder begannen von neuem. Die Gleichmäßigkeit der Straße, die uns anfangs ſo gut gefallen hatte, wurde uns langweilig. Eine regelmäßige, ebene Straße darf nur dann auf Verzeihung für ihre Einförmigkeit hoffen, wenn ſie ein ſchnelles Dahineilen geſtattet. An einer Stelle fanden wir die Strecke in der Ausbeſſerung begriffen. Eine Schar Arbeiter verlegte das Niveau einer Kurve. Die Schwellen lagen offen da, und der Galopp des Automobils nahm eine unheimliche Natur an. Es war nicht möglich, die Schnelligkeit zu mäßigen, weil die Gefahr beſtand, daß wir ſteckenblieben; die Maſchine ſprang daher raſch über die Schwellen, lief von einer zur andern und ſtieß mit den Pneumatiks, deren Bruch wir jeden Augenblick befürchteten, gegen ſie an. Zum Glück kehrten wir nach einigen hundert Metern dieſes teufliſchen Tanzes auf normales Gelände zurück. Wir gelangten an eine Station.

Es war $9^1/_4$ Uhr.

Die Station hat keinen Namen, ſie hat nur eine Nummer. Sie erhebt ſich in völlig unbewohnter Gegend und iſt nicht zur Bequemlichkeit der Reiſenden errichtet. Sie iſt eine ſogenannte „Dienſtſtation", angelegt zur Zeit des Japaniſchen Krieges wie ſo viele andere, um die Leiſtungsfähigkeit der Strecke durch Vermehrung der Zahl der Kreuzungspunkte zu erhöhen. Sie heißt „Sechzehnte Rangierſtation".

Wir werden die „Sechzehnte Rangierſtation" nicht ſobald aus dem Gedächtnis verlieren!

Der Stationsvorſtand, ein junger, blonder, höflicher Mann, teilte uns mit, daß der Zug aus Myſſowaja gleich vorbeikommen werde und daß wir daher unſere Fahrt auf der Strecke nicht fortſetzen könnten. In Wahrheit fehlte bis zur Ankunft des Zuges noch über eine halbe Stunde, aber die Benachrichtigung war verſtändig, und es war weiſe, zur Seite zu fahren, um zu warten. Der Stationsvorſteher riet uns, die Fahrt auf der alten, noch gangbaren Heerſtraße fortzuſetzen und ihr bis zu einem in gleicher Höhe mit dem Eiſenbahndamme liegenden Übergang zu folgen, wo wir auf die Strecke zurückkehren könnten. In der Tatſache wollte er aber in Ermangelung von Anordnungen nicht geſtatten, an der Station auf die Strecke zurückzukehren, und ſchickte uns daher in höflicher Weiſe weit aus ſeinem Dienſtbereiche weg. Wir befolgten ſeinen Rat. Es handelte ſich im Grunde genommen um wenige Kilometer, und wir hatten deren Hunderte auf dem verödeten Wege zurückgelegt. Wir folgten getreulich einem Pfade, den er uns gezeigt hatte, und eine Stunde ſpäter rollten wir auf dem Graſe der vermaledeiten Straße dahin.

Auch hier war genau wie auf jenen Strecken, die wir ſchon kannten, kein Zeichen eines vor kurzer Zeit erfolgten Verkehrs, nicht eine Wagenſpur zu entdecken. Dichte Gebüſche rahmten ſie zu beiden Seiten ein. Wir verloren die Station ſofort aus den Augen und befanden uns von neuem in der grünenden und blühenden Einſamkeit. Wir hatten kaum einen halben Kilometer zurückgelegt, als ſich uns eine alte Holzbrücke zeigte.

Sie war gegen 20 Meter lang und über 3 Meter breit. Sie reichte nicht an die Breite der übrigen Brücken heran und unterschied sich anscheinend von ihnen durch die Zusammensetzung der Bretter, durch eine gewisse Roheit der Ausführung. Die Straßenbrücken bewahrten in der Regel, auch wenn sie vermorscht, gesprungen und halb verfallen waren, die Spuren einer großen Gewissenhaftigkeit der Arbeit, sie hatten etwas von einem alten Schiffe an sich. Man sah sofort, daß jene Brücke aus dem Holze einer andern eingestürzten erbaut war. Es fehlte jede Spur eines Geländers; sie war etwas krummgezogen und wies die Unregelmäßigkeiten und Unachtsamkeiten eines Provisoriums auf. Aber wir waren schon über viele provisorische Brücken gefahren, die nicht besser ausgesehen hatten. Sie überbrückte einen kleinen, drei bis vier Meter tiefen Fluß, dessen Ufer so dicht mit Gebüsch und Strauchwerk bewachsen waren, daß es schien, als wollten die Pflanzen ihre Zweige vereinigen.

Ettore mäßigte die Geschwindigkeit und hielt einige Augenblicke still, um zu prü.n. Vor jedem Hindernisse machten wir zum Zwecke der Beobachtung kurzen Ha.., nahmen es in Augenschein, ohne das Automobil zu verlassen, sahen rasch den Übergang an und entschlossen uns sofort. Wir hatten Auge und Geist an tausend Problemen der Straße geübt, die untereinander so ähnlich und doch so verschieden waren. Sie wurden sofort nach der Analogie mit andern beurteilt. Mit sicherem Gefühle wandten wir die aus der Praxis gewonnenen Methoden an, wußten, wo rasches Handeln und wo Vorsicht nottat, erkannten instinktiv die Stellen, auf denen die Räder hinüberkommen konnten, erriethen den widerstandsfähigsten Teil eines Brettes wie die Tiefe eines Gewässers oder die Tragfähigkeit eines sumpfigen Bodens. Hier gab es einen Augenblick des Zögerns, eine flüchtige Vorahnung der Gefahr. Aber es war nur ein Augenblick. Nicht jedes Bedenken war vollständig zerstreut, aber wir hatten, wenn wir auf Schwierigkeiten stießen, eine einfache Art, uns damit abzufinden; wir sagten nur: „Versuchen wir es!“

En todos los departamentos, lo que más me ha llamado la atención es el de la Sección Española, donde se encuentran los productos de la industria nacional, que, por cierto, no son pocos ni despreciables.

Aquí se ven los productos de la Península, de todas las clases imaginables, desde los vinos y aceites hasta los tejidos de algodón, lana y seda, pasando por los objetos de cerámica, cristalería, hierro, acero, cobre, bronce, etc., etc.

Hay también una sección de Bellas Artes, donde figuran algunos cuadros de pintores españoles, entre los cuales he visto con gusto los de Rosales, Pradilla, Fortuny, Madrazo, Villegas, Benlliure, Sorolla, Moreno Carbonero, Muñoz Degrain, Martínez Cubells, Gisbert, Jiménez Aranda, Domingo, Ferrant, Casado del Alisal, Rico, Ulloa, Vera, Pinazo, Plasencia, Ferrándiz, Gonzalvo, Sala, Ramírez, Ortega, Cabral Bejarano, Ramón Casas, Rusiñol, Clará, Urgell, Llimona, Mir, Meifrén, Vayreda, Pascó, Pidelaserra, Vilumara, Ricart, Pellicer, Tamburini, Viladomat, Pinelli, Vancells, Ferrer, Pascual, Vila Cinca, Vila Arrufat, Vila Prades, Vila Dalmau, Vila Ribas, Vila Puig, Vila Cortés, Vila Ramos, Vila Sanjuán, Vila Vilar, Vila Vilaplana, Vila Vilaró, Vila Vilaseca, Vila Vilasís, Vila Vilatobá, Vila Vilatobá, Vila Vilatobá

ſpannung zu helfen, zu ſtützen, zu ſchieben, zu leiten. Ich erinnere mich nicht, daß wir in ſolchen Augenblicken je ein Wort gewechſelt hätten.

Der vordere Teil des Automobils war ſchon über die Hälfte der Brücke gekommen und näherte ſich dem grasbewachſenen Rande der Straße. Die Gefahr ſchien vorüber. Mit einem Male hörten wir ein fürchterliches Krachen! Die Fahrbahn hatte unter dem Gewicht des hinteren Teiles der Maſchine nachgegeben, ſie brach und ſplitterte auseinander; die ganze Brücke öffnete ſich und ſtürzte zuſammen. Dieſer ſich plötzlich auftuende Schlund erſchien uns, die wir uns in der Mitte befanden, in dieſem Moment ſo breit und tief wie ein Abgrund.

Der Motor ſchwieg. Das Fahrzeug wich in demſelben Augenblick, in dem es zum Stehen kam, mit einer plötzlichen, ſchweren Bewegung zurück und ſchlug mit ſeinem unteren Teile auf die Reſte der Fahrbahn auf. Dann erhob es in unaufhörlicher Bewegung, die uns nicht zum Nachdenken und zur Beſinnung kommen ließ, die Vorderräder in die Luft, während es mit dem hinteren Teile verſank und in einer fürchterlichen Pendelſchwenkung eine ſenkrechte Stellung annahm. So ſtürzte das Automobil in den Fluß hinab bis auf den Grund und riß uns alle mit ſich unter dem fürchterlichen Getöſe von zerſplitterten, geborſtenen, losgeriſſenen Brettern und Balken. Als der Wagen in das Waſſer des Fluſſes eintauchte, blieb er nicht ſtehen. Er ſetzte ſeine Kreisbewegung fort und ſtürzte nach hinten, um auf den Rücken zu fallen, bis ihn ein Balken aufhielt. Er blieb rücklings liegen, mit den Rädern nach oben, den Rücken gegen den Grund gekehrt; kaum daß die Laternen und der Kühler aus den Trümmern der Brücke über die Reſte der zerbrochenen Balken und Bretter hervorragten. All dies war das Werk weniger Sekunden. Das Automobil hatte mit der Langſamkeit eines Dickhäuters eine Art Saltomortale nach rückwärts ausgeführt.

Erſt ſpäter bekamen wir eine klare Vorſtellung von dem Vorgefallenen. Im Augenblicke des Sturzes ſelbſt konnten wir nur undeutlich ſehen; alle unſere Geiſteskräfte waren auf uns ſelbſt gerichtet:

das Beobachtungsfeld beſchränkte ſich auf unſere unmittelbare Nähe; jeder von uns hatte ſein eigenes Abenteuer, ſeinen eigenen Kampf, ſein eigenes Ringen mit der Gefahr zu beſtehen. Später erſtatteten wir uns gegenſeitig Bericht. Ich bewahre lebhafter die Erinnerung an das Gefühlte als an das Geſehene. Mit größerer Anſchaulichkeit rufe ich mir das, was in mir vorging, in das Gedächtnis zurück als das, was ſich um mich herum abſpielte. Ich hatte rittlings auf dem Gepäck geſeſſen; mein Sturz war alſo der tiefſte. Als ich das erſte Krachen hörte, glaubte ich nur an ein teilweiſes Einbrechen des Automobils, an ein Einklemmen der Räder in die Riſſe eines zerſprungenen Brettes, und an eine läſtige und ermüdende Panne denkend, rief ich:

„Na, da haben wir's!“

Einen Augenblick ſpäter befand ich mich unter der Brücke, in einem plötzlichen, unheilverkündenden Halbdunkel, angeklammert an die Seile, mit denen das Gepäck verſchnürt war. Das Automobil ſank immer tiefer und zerbrach das Holz. Ich hatte den Eindruck, als würde ich niemals den Boden erreichen. Ich ließ mich mitziehen, zuſammengekrümmt unter einem Hagel von Brettern, die mich von hinten trafen, mir auf die Schultern fielen, die mit einem immer mehr wachſenden unaufhörlich krachenden Getöſe zuſammenſtürzten. Ich erinnere mich, nicht ohne Befriedigung feſtgeſtellt zu haben, daß ich keinen heftigen Schmerz empfand, und mehrmals hatte ich gedacht: „Bis jetzt geht alles gut!“ Ich hielt uns ſchon für gerettet, als ich ſah, daß die mächtige Rückſeite des Automobils, die noch aus dem Waſſer emporragte, ſich langſam nach hinten bewegte. Das Gehäuſe des Ölbehälters, der ſich unter den Füßen des Führers befindet, hing jetzt ſenkrecht über meinem Kopfe und übergoß mich mit Fluten heißen Öles. Ich wurde ganz naß und fühlte das Öl über mein Geſicht rinnen. In dieſem Augenblick bemerkte ich, daß die beiden Sitze, die der Fürſt und Ettore einen Augenblick zuvor noch eingenommen hatten, leer waren.

Unter der Gefahr, zerquetſcht zu werden, ſuchte ich mich freizumachen. Allein es war mir unmöglich; ich fand mich zwiſchen

dem Gepäck und den heruntergestürzten Brettern eingeklemmt. Vergebens spannte ich alle meine Kräfte an, mich der Gefahr zu entziehen. Zum Glück hatte ein rettender Balken das Automobil in seiner langsamen Kreisbewegung aufgehalten. Ich hörte oben die Stimme des Fürsten schmerzerfüllt aufschreien. Ich erblickte seine gestiefelten Beine, die sich verzweifelt über mir hin und her bewegten und ebenfalls von Öl trieften. Mit einem Male schwieg er. Zur selben Zeit erschien Ettore an meiner Seite und rief mir zu:

„Kommen Sie hier heraus!"

„Ich kann nicht!" erwiderte ich.

„Aber so kommen Sie doch!" wiederholte er angstvoll. — „Rasch! Wenn der Balken bricht, sind Sie tot!"

„Ich kann nicht!" entgegnete ich. „Hilf mir, ziehe mich heraus!"

Er faßte mich energisch unter den Schultern und zog mich aus jener Enge hervor. Wir waren nun alle drei auf den Füßen, fragten einander und tauschten Ausdrücke höchster Befriedigung. Als wir die Lage des Automobils prüften, riefen wir:

„Es ist unglaublich! Wir sind wie durch ein Wunder gerettet!"

Fürst Borghese hatte sich, als das Automobil in die Tiefe stürzte, mit einem instinktiven Schwunge nach rückwärts gewandt und an einen Balken angeklammert; in dieser Stellung war er verblieben, bis die Maschine beim Umstürzen sich gerade gegen seinen Rücken lehnte. Er war zwischen dem Balken und dem Motorgehäuse eingeklemmt, zusammengepreßt, beinahe erstickt. In diesem Augenblicke hatte er den Schrei ausgestoßen, der mich veranlaßte, nach oben zu schauen. Mit jener Riesenkraft, die der Mensch in der Gefahr findet, hatte er einen Augenblick das Automobil heben und sich freimachen können. Er vermochte sich nicht mehr zu erinnern, wie er imstande war, sich von seinem Sitze zu erheben und sich an das Brett anzuklammern. Die Ereignisse dieses entscheidenden Augenblicks waren aus seinem Gedächtnis ausgelöscht. Das enge Zusammenpressen hatte ihm zwei starke Quetschungen an Rücken und Brust verursacht; wenn er tief Atem holte, empfand

Fig. 1.—Cutting Hay.

Fig. 2.—Tedding Hay.

der Maschine sie mir vortrefflich geheilt hat. All diese Quetschungen konnten uns aber nichts von unserem Glücke rauben, dem Glücke, uns alle am Leben zu wissen.

Die Reaktion der Freude brach jetzt durch. Die Gefahr war vorüber und hinterließ in uns nur noch die Empfindung eines Albdrucks. Wenn man träumt, man stürze von einer Höhe herab, so ist man beim Erwachen froh, nur geträumt zu haben. Wir verlebten einen Augenblick dieser unsagbaren Befriedigung. Wir lachten, wenn wir das umgestürzte Automobil ansahen, als hätte es sich mit uns einen Scherz gemacht. Wir photographierten es von allen Seiten, wobei wir uns die wenig angenehmen Stellungen zeigten, die wir kurz zuvor eingenommen hatten.

„Ich lag hier, so!"

„Ich unter jenen Brettern!"

„Ich bin dort hineingefallen!"

„Wenn der Balken nicht gehalten hätte!" — „Wir wären plattgedrückt worden! Haha!"

Der Gendarm hatte das Ende nicht abgewartet. Er war laut um Hilfe rufend nach der Station geraunt. Wir hörten ihn in der Ferne unaufhörlich angstvolle Rufe ausstoßen.

Der erste Gedanke Don Scipiones galt dem Automobil. Er betrachtete es aufmerksam und rief:

„Ich finde keinen ernstlichen Schaden! Sieh einmal her, Ettore!"

Ettore untersuchte die Maschine.

„Mir erscheint sie heil und ganz." Und er lachte vergnügt.

Sofort machte er sich an die Arbeit. Er löste die Seile des Gepäcks und brachte die Rucksäcke, die Ballen, die Kissen, das Zeltdach in Sicherheit. Das Benzin sickerte aus den oberen Verschlüssen der Behälter, die nach unten zu liegen gekommen waren. Er zog die Schrauben an und rettete, was noch übrig war. Der Spaten hatte sich umgebogen wie ein Blatt Papier; die Spitzhacke war zerbrochen, die eiserne Fahnenstange hatte sich verbogen; der Kasten mit den Ersatzstücken hatte Beulen bekommen; der hintere Benzinbehälter war

ebenfalls verbeult; die Ledergurte, die die Erſatzgummireifen hielten, waren zerriſſen; die aus Myſſowaja mitgebrachten Bretter fanden wir in Splitter verwandelt wieder. Die Maſchine aber war unverſehrt; die eine der langen Eiſenſtangen, die das Differenzialwerk tragen, war etwas verbogen (ſie hatte ſich in dem Augenblick verbogen, als das Automobil mit dem Bauche auf die Brückenbahn geſchlagen war), und das Meſſingrohr, in der das Waſſer aus den Zylindern nach dem Kühler fließt, war leicht eingedrückt, und zwar war dies vermutlich auf des Fürſten Rücken geſchehen. Nichts weiter. Verſchiedenen glücklichen Umſtänden war es zu danken, daß die Maſchine unverſehrt geblieben war.

Der Sturz war raſch geweſen, aber nicht plötzlich. Wir fuhren langſam; die Brücke war infolge des Gewichts, nicht infolge der Schnelligkeit zuſammengebrochen. Der Einſturz der Fahrbahn war, ſo raſch er auch eingetreten war, doch nur nach und nach vor ſich gegangen. Das Automobil hatte in ſeinem Sturz Bretter und Balken zertrümmern müſſen, und all dieſes Holz, das es auf ſeinem Wege antraf, konnte den Sturz zwar nicht aufhalten, aber es milderte ſeine Wucht. Was das Automobil aber außerdem geſchützt hat, war die hinten befeſtigte Ladung Erſatzgummireifen. Als es ſich vorn ſoweit erhoben hatte, daß es eine ſenkrechte Stellung einnahm, war es gerade auf die Gummireifen gefallen: es hatte ſich auf Kautſchuk geſetzt. Dies hob die Wirkung des Stoßes auf. Es muß ein furchtbarer Stoß geweſen ſein, weil die ſchützenden Gummireifen ganz in das Bett des Fluſſes gedrückt waren, ſo daß wir ſie aus der Höhlung ausgraben mußten. Ein Balken und einige unbenutzte Pneumatiks hatten uns und das Automobil gerettet. Hätte ſich der Balken etwas abſeits befunden, oder wären die Pneumatiks an einer andern Stelle geweſen, die Fahrt hätte ihr Ende gefunden! Es braucht nicht geſagt zu werden, daß wir dem rettenden Balken ein viel größeres, wohlbegründetes Verdienſt beimaßen.

Wenige Minuten erſt waren verſtrichen, als wir von der Station her Leute im Laufſchritt herbeieilen ſahen, allen voran den

Gendarmen, erhitzt, keuchend, atemlos. Sein Gesicht verklärte sich zu einem Lächeln der Befriedigung, als er uns alle wohlbehalten erblickte. Hinter ihm rannte der Stationsvorstand. Der arme Mann hatte Gewissensbisse. Er begrüßte uns in freudiger Erregung, aus Dankbarkeit, daß wir uns lebend hatten wiederfinden lassen, und von diesem Augenblicke an widmete er sich uns ganz. Er verwandte seine ganze Tätigkeit, seine Klugheit, seine Autorität zu unseren Gunsten; er wollte uns nicht mehr von sich lassen und half uns, begleitete uns, führte uns bis zum Abend. Er hatte eine Schar Arbeiter, die auf der Strecke arbeiteten, mitgebracht; es waren diejenigen, die wir kurz vor der Station angetroffen hatten, gegen zwanzig Sibirier, groß und stark, rauh, geschickt, charakteristische Kerle mit ihren langen roten Blusen, ihren weiten Beinkleidern, ihren hohen Stiefeln, ihrem unordentlich herunterhängenden Haar. Sie hatten Seile und Äxte bei sich. Der sibirische Holzfäller, der Sieger über die Riesen des Waldes, ist ein Meister im Gebrauche der Axt. Sie gingen sofort ans Werk. Die Rettung der Maschine wurde in Angriff genommen.

Der Stationsvorsteher leitete die Arbeiten. Das Automobil wurde mit Seilen umwunden, die um das Motorgehäuse geschlungen wurden, und die gespannten Seile an Baumstämme befestigt, um zu verhüten, daß die Maschine ihre Lage verändere. Dann rissen die Arbeiter die Brücke vollends ein. Sie schlugen alles nieder, was von ihr übriggeblieben war, indem sie ihre Arbeit mit dem Gesange schwermütiger Lieder begleiteten. Die Balken fielen rasch einer nach dem andern unter kräftigen, wohlgezielten Axtschlägen und wurden beiseite geschafft und übereinandergeschichtet. Das Automobil war von allen Seiten freigelegt. Nun teilten sich die Leute in zwei Gruppen und befestigten zwei Seile am Automobil, das eine vorn, das andere hinten, das erstere zum Ziehen, das zweite zum Lenken; nach Kommando stellten alle mit vereinten Kräften die Maschine allmählich auf ihre vier Räder. Sie befand sich wieder in ihrer gewöhnlichen Stellung im Bett des Flusses. Nun mußte sie noch auf die Straße gezogen werden.

THE WORLD OF WORK IN MINING

Miners at the coal face, Wigan, Lancashire, 1871. Coal mining was the most important industry in Victorian Britain. Britain was the world's leading coal producer and exporter. Coal was used to power steam engines in factories, railways and ships. Coal was also used to heat homes and to make gas for lighting. Mining was a dangerous occupation. Miners worked in cramped conditions, underground, in darkness, and were exposed to the risk of explosions, roof falls and flooding. Many miners suffered from lung diseases caused by breathing coal dust.

ängstlich geworden; wir sehnten uns nach Gewißheit. Hatte uns der Schein nicht betrogen? War die Maschine wirklich unverletzt? Ettore stellte auf dem Steuerrade die Vergasungs- und die Zündungstasten in „Marschstellung" und drehte die Kurbel an.

Kein Laut war vernehmbar. Es war, als erwarteten wir einen Urteilsspruch. Die Kurbel drehte sich ein-, zwei-, dreimal. Die Maschine blieb stumm. Ettore versuchte es noch mehrmals vergebens. Er strengte seine ganze Kraft an und wurde schließlich zornig. Der Motor blieb untätig.

„Vielleicht ist Öl in die Zylinder gedrungen," rief er, „und die Zündung funktioniert nicht. Wollen einmal nachsehen!"

Er öffnete das Motorgehäuse, schraubte die Verschlüsse der Zylinder ab und trocknete diese mit einem Tuche, dann trocknete er die „Hämmerchen", damit das Öl durch seine isolierende Wirkung nicht den elektrischen Strom unterbreche, brachte alles wieder an Ort und Stelle, zog die Schrauben an und drehte an der Kurbel. Bei der zweiten Drehung begann der Motor zu arbeiten. Sein gewohntes Getöse erscholl plötzlich, laut, triumphierend und ließ das ganze Automobil wie vor übermächtiger Ungeduld schnaufen. Es war die Antwort auf die stumme Frage, die jeden Gedanken von uns beherrscht hatte. Das Automobil hatte gesprochen. „Hurra!" riefen die Sibirier und schwenkten ihre Mützen.

Die Vorbereitungen zur Abfahrt nahmen noch viel Zeit in Anspruch. Ettore brauchte zwei volle Stunden, um die Maschine wieder in Ordnung zu bringen. Er wollte alles auf das genaueste nachsehen. Währenddessen bot der Stationsvorsteher dem Fürsten und mir Gastfreundschaft in seinem Hause an, wohin er mich Schritt für Schritt geleitete, indem er mich dabei brüderlich stützte, weil die vertrackten Beine mir den Dienst versagten. Er setzte uns Tee, Milch, dampfenden Schtschi, die inhaltsreiche Nationalsuppe, vor und bot uns Betten an. Um 2 Uhr war das Automobil reisefertig.

Wir warteten noch die Vorüberfahrt einer Lokomotive ab, die telegraphisch von Myssowaja gemeldet worden war. Die Lokomotive

The Shrine of Christ, Exterior

The Shrine of Christ, Interior

flog wie der Blitz vorüber. Wir kehrten auf die Strecke zurück. Der Stationsvorsteher wollte uns begleiten, und wir ließen den Gendarmen zurück, der nicht abgeneigt schien, dem Automobilsport zu entsagen, nachdem er dessen Gefahren aus der Nähe kennen gelernt hatte. Der Stationsvorsteher setzte sich auf den Tritt, der Fürst nahm auf der Rücklehne der Sitze Platz, Ettore steuerte, ich wurde auf den Sitz neben ihm verladen und zwei der stärksten Arbeiter standen hinten auf den Vorsprüngen der Federn und hielten sich mit den Händen an den Seilen des Gepäcks fest wie zwei Lakaien an den Riemen einer Staatskutsche. Es befanden sich also sechs Personen und ein Gepäckballen auf dem Rücken der Maschine, die dies aber nicht allzusehr zu empfinden schien. Wie am Vormittage fuhren wir die Geleise entlang. Der Stationsvorsteher sah jeden Augenblick nach der Uhr; er erwartete zwei Züge, einen von Tanchoi, den andern von Myssowaja. Bei einem Straßenübergang verließen wir auf sein Geheiß die Strecke und fuhren auf der Heerstraße weiter. Vielleicht wollte er uns beweisen, daß er bei dem Rate, den er uns am Vormittage gegeben hatte, in gutem Glauben gehandelt habe. An den Brücken stiegen die Arbeiter ab und liefen voran, um sie zu besichtigen. Wenn ihr Urteil zweifelhaft war, rief der Stationsvorsteher:

„Vorwärts! Mit der allergrößten Geschwindigkeit!"

Mit voller Kraft schossen wir dahin. Für die ebenen Brücken, die in der Mitte nicht anstiegen, war der Rat vortrefflich. In zwei, drei Sekunden befanden wir uns auf der andern Seite, und die Widerstandskraft eines Brettes oder eines Balkens steht im umgekehrten Verhältnis zur Zeit der Belastung. Jeder Teil der Brücke hatte nur einen beinahe unmeßbaren Augenblick zu halten und hatte keine Zeit zu brechen. Bei jeder genommenen Brücke äußerte unser Lotse geräuschvoll seine Genugtuung, klatschte in die Hände und rief begeisterte Kommandoworte wie ein Offizier auf dem Schlachtfelde:

„Vorwärts! Mut! Frisch drauf los!"

Über einen Bach mußten wir uns einen Übergang zimmern. Es war ein Werk von fünf Minuten.

Wir hörten den Zug von Myſſowaja vorüberbrauſen. Kurz darauf gelangten wir wieder an einen Straßenübergang in gleicher Höhe mit dem Bahndamm. Der Stationsvorſteher wollte ſeine Schlacht weiter kommandieren, aber die beiden auf der alten Heerſtraße zur Erkundung vorgeſchickten Arbeiter ſagten, daß auf jener Strecke alle größeren Brücken eingeſtürzt ſeien. Wir begannen wieder über die Schwellen der Eiſenbahn zu galoppieren. Tanchoi kam näher. Bei einem neuen Straßenübergang lief uns ein Bahnwärter entgegen und machte uns Zeichen. Als er ganz außer Atem uns erreicht hatte, rief er:

„Verlaßt die Strecke! Der Zug kommt! Er iſt von Tanchoi abgegangen.“

Das Automobil ſollte in der Nähe des Bahnwärterhäuschens von der Strecke herunterfahren; aber an jener Stelle lagen die Schwellen bloß. Die Räder blieben ſtecken, und alle Kraftanſtrengungen des Motors vermochten nicht den ſchweren Wagen von der Stelle zu bringen. Die Leute ſchoben vergebens. Man hätte die Maſchine herausheben müſſen. Wir hörten ſchon den Pfiff des Zuges, der ſich näherte, durch eine Kurve unſeren Blicken verborgen. Es war keine Zeit zu verlieren. Mit alten Schwellen, die an der Seite der Strecke aufgeſpeichert lagen, ſuchten wir in fieberhafter Eile den Rädern kleine ſchiefe Ebenen zu verſchaffen, die ihnen das Loskommen erleichtern ſollten. Der Motor arbeitete heftig. Inzwiſchen hörten wir das Brauſen des Zuges und ſahen ſeinen Rauch in der Ferne zwiſchen den Bäumen. Don Scipione rief mir zu:

„Steigen Sie jetzt ſchon ab, da Sie nicht ſpringen können; ſteigen Sie ab!“

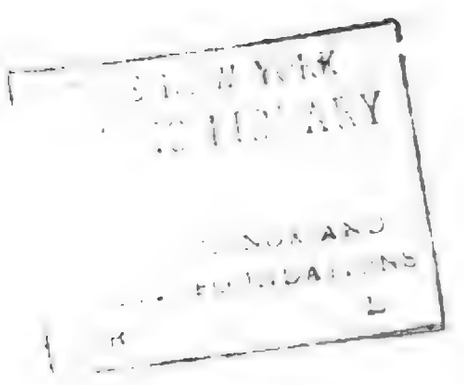
Aber die Beine verſagten auf einen Augenblick ihren beſcheidenen, ſo notwendigen Dienſt. Glücklicherweiſe hob ein letzter gemeinſamer mächtiger Ruck das Automobil aus den Vertiefungen und brachte es außer Gefahr.

Wir ließen den Zug vorüber — es war ein ganz gewöhnlicher Güterzug, gar nicht wert der Ehre, daß wir uns seinetwegen in Gefahr gerackert hatten — und setzten unsere Fahrt auf der Strecke fort. Eine Stunde später gelangten wir nach Tanchoi, einer ganz neu angelegten Stadt, die uns einen Rundblick auf funkelnagelneue Dächer darbot. Es war spät; der Himmel war grau, wolkig und dunkel geworden. Es war kalt.

Die Bevölkerung kannte bereits unser Brückenabenteuer und war herbeigeströmt, um uns ankommen zu sehen. Alle begrüßten uns feierlich. Einige junge Leute verstiegen sich sogar zu Beifallsklatschen. Die Straße wurde von mit Gewehren bewaffneten Soldaten frei gehalten. Ein Polizeioffizier näherte sich, grüßte und überreichte dem Fürsten ein Papier: es war die formelle Erlaubnis des Generalgouverneurs von Sibirien, die ganze Eisenbahnstrecke bis nach Irkutsk befahren zu dürfen, eine Erlaubnis, die telegraphisch nach Mysowaia geschickt worden war, um uns nicht auf die Ankunft der Post warten zu lassen.

Wir schlugen unser Hauptquartier im Bahnhofsrestaurant auf und besprachen bei einer guten, wohlverdienten Flasche Champagner unsere weiteren Pläne. Sollten wir die Eisenbahnlinie weiter benutzen? Wir hatten 60 Kilometer auf ihr zurückgelegt. Die Fahrt bot keinerlei Schwierigkeiten; sie war von banaler Einfachheit. Von Tanchoi an hätten wir nicht einmal mehr die Aufregung gehabt, Zügen zu begegnen, weil das Automobil jetzt die amtliche Eigenschaft eines Extrazuges angenommen hatte. Wir erkundigten uns, ob es möglich sei, von Tanchoi aus wieder die alte Heerstraße zu benutzen. Aber die Nachrichten, die wir erhielten, benahmen uns alle Hoffnung: die Straße existierte nicht mehr. Alle Brücken waren zerstört.

Die Eisenbahnstrecke war das eine Auskunftsmittel, das Trajektboot das andere. Da wir die Heerstraße nicht verfolgen konnten, mußten wir zu einem von beiden greifen. Warum sollten wir die Eisenbahnstrecke dem Dampfschiffe vorziehen? Wir waren bis zum äußersten


Digitized by Google

Zipfel des Sees gelangt und hatten nur noch eine Strecke von 40 Kilometern Seelänge vor uns. Zweifellos konnten wir uns ohne Gewiſſensbiſſe über dieſe ſchmale Stelle ſetzen laſſen, wie wir uns über einen Fluß überſetzen ließen.

Wir beſchloſſen uns einzuſchiffen. Aber der Benutzung des Dampfſchiffes auf jenem ſchmalen Arme des Sees ſtellte ſich eine ernſte Schwierigkeit entgegen: der Hafen von Tanchoi iſt ausſchließlich Kriegshafen.

Seit die Eiſenbahn um das ſüdliche Ufer des Sees herumgeführt worden iſt, dürfen ſich die Reiſenden nicht mehr auf den großen ſtaatlichen Trajektbooten einſchiffen. Sie müſſen den Zug oder Privatſchiffe außerhalb der Häfen von Baikal und Tanchoi benutzen. Jene Schiffahrtslinie mit ihren rieſigen Dampfeisbrechern bleibt der ausſchließlichen Benutzung durch das Heer vorbehalten. Das Geſetz geſtattet keine Ausnahmen. Schiffe und Landungsplätze wurden ſofort zu einem „militäriſchen Geheimnis“. Selbſt den Beamten und ihren Familien iſt es verboten, ſich ihnen zu nähern. Konnten wir Fremden hoffen, die Erlaubnis dazu zu erhalten? Wir verſuchten es und telegraphierten noch einmal nach Irkutsk. Wir hatten die unbeſtimmte Furcht, den Behörden ſchließlich läſtig zu fallen, aber die Brücken waren daran ſchuld!

In unſerem Hauptquartier erhielten wir viele Beſuche von kleinen Beamten, höflichen, dienſtfertigen Leuten, die bereit waren, für uns auf das Telegraphenamt zu laufen und Erkundigungen einzuziehen. Auch ſie fragten, ob wir denn nicht überfallen worden ſeien, und drückten auf unſere verneinende Antwort hin ihre Befriedigung aus, die aber nicht frei von Verwunderung war. Dieſe Frage wurde in ganz Sibirien immer wieder an uns gerichtet, ſelbſt von Polizeibeamten, ja ſogar von Gouverneuren, und alle wunderten ſich, daß wir nicht wenigſtens von Muſchiks ausgeplündert worden ſeien.

Ich glaube, daß die herrſchenden ruſſiſchen Klaſſen den Muſchik nicht kennen. Sie haben ſich ſo abgeſchloſſen, daß ſie nicht wiſſen, wie

er lebt und wie er denkt, so daß sie sich von ihm einen ganz falschen Begriff gebildet haben. Sie sprechen von ihm wie von einem zu fürchtenden stumpfsinnigen Wesen, einem Tiere, das man nur durch Schrecken regieren könne, um nicht selbst unter seine Schreckensherrschaft zu geraten. Wir sind mehr mit dem Muschik in Berührung gekommen als mit den Beamten, die ihn beherrschen, und daher empfinden wir für ihn Teilnahme und Achtung. Ich glaube auch, daß Sibirien von der amtlichen Welt verkannt wird, daß man wohl seine unbenutzt liegenden Reichtümer kennt, aber nicht seine schlummernden Kräfte, daß man den Sibirier von gestern mit dem von heute verwechselt, und daß man keine Ahnung von dem Sibirier von morgen hat. Sibirien bereitet große Überraschungen vor. Die Behauptung der gebildeten Sibirier, Sibirien sei der am weitesten vorgeschrittene Teil des Russischen Reiches, könnte zur Wahrheit werden! Es ist ein Land, das durch Verbannte, das heißt durch Leute von Intelligenz, durch Auswanderer, das heißt durch Leute von Unternehmungsgeist, und durch Kosaken, das heißt durch Leute von Kühnheit, bevölkert worden ist. Es sind dies die Grundbestandteile eines auserlesenen Volkes, das moderne Maschinen und moderne Ideen aufnimmt. Die transsibirische Eisenbahn, einzig zu Eroberungszwecken erbaut, als Militärstraße geplant, ruft durch ihren Verkehr eine langsame und unerwartete Umwälzung hervor.

Aber ich schweife von meinem Gegenstande ab. Kehren wir in das Bahnhofsrestaurant von Tanchoi zurück.

In dieses Restaurant trat nach einiger Zeit eine Schar von etwa 15 Männern, denen man es trotz der großen landesüblichen Kapuzen, der Kosakenstiefel und der Pelzmützen auf eine Meile Entfernung hätte ansehen können, daß sie keine Russen waren. Wie hätten wir nicht sofort ihre Nationalität erkennen sollen, als wir ihre schwarzen, lebhaften Augen, ihre ausdrucksvollen Gesichtszüge, ihre ungestümen Gestikulationen sahen? In freudiger Überraschung wandten wir uns an sie.

Fig. 51.—Ben Nevis, from Fort William.

Fig. 52.—Loch Ness, from Urquhart Castle.

Fig. 53.—Loch Lomond, from Ben Lomond.

Fig. 54.—Loch Katrine, from Ellen's Isle.

Fig. 55.—Loch Leven, from Kinross.

Fig. 56.—Loch Maree, from Slioch.

Fig. 57.—Loch Coruisk, from Sgurr Dearg.

Fig. 58.—Loch Scavaig, from Loch Coruisk.

„Wie sind Sie aber schließlich hierhergekommen, in diesen äußersten Winkel Sibiriens?"

„Wir haben an den rumänischen Eisenbahnen gebaut, dann an den kaukasischen, dann an den turkestanischen, dann in Sibirien, in der Mandschurei, in Zentralasien. Übrigens, wissen Sie nichts über die Amurbahn?"

„Und Sie kehren nicht nach Italien zurück?"

„Alle Wetter, gewiß!" — „Wir arbeiten mit dieser Absicht." — „Es würde uns gerade fehlen, in Sibirien zu bleiben!" — „Um uns die Nase zu erfrieren."

Wir verweilten in dieser Gesellschaft von modernen Freimaurern, die die Welt durchstreifen, um Eisenbahnen zu bauen, wie ihre Vorgänger vor 600 Jahren Europa durchstreiften, um Kirchen zu bauen. Dann gingen wir ins Theater, um — zu schlafen.

Im Theater zu schlafen ist eine ziemlich verbreitete Sitte, aber während der Vorstellung! Für uns war es anders. Das kleine hölzerne Theater von Tanchoi befand sich in einer Ruheperiode, und die Polizei hatte in Ermangelung eines Gasthofes drei Betten auf die Bühne stellen lassen, in denen wir schlafen sollten. Das Theater war elektrisch beleuchtet und für eine demnächst stattfindende Dilettantenvorstellung von Eisenbahnbeamten geschmückt. Der Vorhang war aufgezogen, die elektrischen Batterien überströmten uns mit einer Flut von Licht — eine Stunde lang mühten wir uns ab, den Ausschalter zu suchen. Mitten in all diesem Glanze sah es aus, als ob wir drei, die wir uns auszogen und uns seufzend und stöhnend über unsere Quetschungen, die bei jeder Bewegung schmerzten, zu Bett legten, ein Stück aus dem Stegreif spielten!

Draußen schritten bewaffnete Schildwachen auf und ab. Tanchoi wachte, als ob man für jene Nacht einen Angriff der „Leute von Sachalin" befürchtete.

Vierzehntes Kapitel.

Im Gouvernement Irkutsk.

Überfahrt über den Baikalsee. — Am Ufer der Angara. — Irkutsk. — Blühende Felder. — Auf den Flüssen. — Die Sträflinge. — Sima. — Automobile und Telegas. — Die alten Etappenstationen. — Nischne-Udinsk. — Telegrammschwierigkeiten.

Die Genehmigung zur Überfahrt über den Baikalsee auf einem der staatlichen Trajektboote wurde uns telegraphisch erteilt. Am 1. Juli, 3 Uhr nachmittags, schifften wir uns auf dem großen Eisbrecherdampfer „Baikal" ein. Es regnete fortwährend. Tanchoi verschwand beinahe in dem grauen Dunste. Von dem Verdeck des Schiffes aus sahen wir die hohe, aus Balken errichtete Werft, die weißen Leuchttürme, die gewaltigen Maschinen, die den Zweck haben, die Verbindung der Schiffe mit dem Ufer herzustellen und die Schienen des weiten Laderaums an die der Eisenbahn anzuschließen, die neuen Dächer der Kasernen und der Amtsgebäude, von den hohen Antennen einer Funkentelegraphenstation wie von den Masten eines Schiffes überragt: all dies entfernte sich und verblaßte. Den gesetzlichen Vorschriften gemäß hatten wir die photographischen Apparate in dem Gepäckballen untergebracht. Wir waren darauf aufmerksam gemacht worden, daß es verboten sei, Bilder von militärischen Gebäuden, von Hafenanlagen, von Schiffen, von Eisenbahnbrücken und Eisenbahnarbeiten und andern Dingen, die doch jedermann sehen kann, aufzunehmen.

Ein seltsames Land, in dem die Photographie verboten und das Tragen von Feuerwaffen gestattet ist! Vom Kriege her ist eine Art Spionenfurcht zurückgeblieben. Man erzählte sich haarsträubende Geschichten von japanischen Spionen, die eine wahrhaft phantastische Verkleidungsgabe besäßen. Sogar uns ist es begegnet, uns mit unserer Gestalt und unseren Gesichtszügen, daß wir von Muschiks, die es uns ganz offen sagten, für japanische Spione gehalten wurden!

Die Kälte und der Regen vertrieben uns vom Verdeck. Der Kapitän, ein riesiger Russe aus den baltischen Provinzen, lud uns ein, den Tee in seinem Salon einzunehmen. Wir waren die einzigen Reisenden an Bord. Die Überfahrt dauerte nur zwei Stunden. Um 5 Uhr befanden wir uns auf dem linken Ufer der Angara, nachdem wir wieder an einer Werft in der Nähe einer Eisenbahnstation gelandet waren: wir waren in Baikal.

Die Straße nach Irkutsk zieht sich auf dem rechten Ufer des Flusses hin: den Verkehr von einem Ufer zum andern vermitteln große, von Dampfern geschleppte Lastschiffe.

Nachdem unser Automobil aus dem Trajektboot ausgeschifft war, überschritt es mit eigener Kraft die Schienen der Station, fuhr zwischen Holz- und Kohlenlagern hindurch und ging endlich mit einem geschickten Manöver an Bord einer gerade abgehenden Fähre, wo es haltmachte, während eine neugierige Menge von Soldaten, Lastträgern, Muschiks und Vagabunden ihm folgte.

Es befanden sich zwei seltsame Männer unter diesen Leuten, von denen wir nicht erraten konnten, was sie waren: Bettler mit dem Aussehen gebildeter Männer. Einer von ihnen gab uns in höflichem Tone Auskunft über die Straße:

„Bis nach Krasnojarsk nicht übel, stellenweise ausgezeichnet, ebenso von dort nach Nischne-Udinsk. In der Nähe vom Tomsk schlecht. Weiterhin gut. Von Omsk bis zum Ural beinahe durchgängig vortreffliche Steppe."

„Wie kommt es, daß Sie den Weg so genau kennen?“ fragten wir ihn.

„Ich kenne ihn Schritt für Schritt, den Moskowskij Trakt“, rief er lachend. „Schritt für Schritt. Ich habe ihn in seiner ganzen Ausdehnung zu Fuß zurückgelegt!“

Die Menge brach in ein lustiges Gelächter aus. Jemand rief: „Auch ich!“

„Um hierher zu gelangen?“ fragten wir.

„Nun ja. Freiwillig hätte ich es schwerlich getan.“

Das Gelächter erneuerte sich.

„Was ist Ihr Beruf?“

„Mein Beruf? Jetzt? Was sich eben bietet. Lastträger, Holzfäller, Eisenbahnarbeiter. Man hat wenigstens sein tägliches Brot.“

„Und früher?“

„Früher? Ich erinnere mich nicht mehr.“

Und er zuckte mit den Schultern mit jener bei den Russen so gewöhnlichen und charakteristischen Gebärde, welche bedeutet: „Nitschewo!“ „Was liegt daran?“

Es war 6½ Uhr, als wir in Listwinitschnoje, am andern Ufer der Angara, landeten, des großen Ausflusses des Baikalsees, der seine Gewässer nach einem Laufe von beinahe 2000 Kilometern dem Jenissei zuführt. Listwinitschnoje mit seinen kleinen Holzhäusern erschien in der nebligen Luft einem japanischen Dorfe auffallend ähnlich. Wir wurden ausgeschifft und standen im Begriff, sofort nach dem etwa 64 Kilometer entfernten Irkutsk abzufahren, als eine junge Dame sich durch die uns umgebende Menge Bahn brach und uns zurief:

„Ah, Messieurs, Messieurs! Vous n'allez pas repartir tout de suite!“

„Mais oui, Madame!“

„Das ist unmöglich. Sie müssen mindestens eine Stunde bleiben. Eine Stunde nur, voyons!“

Bei dem Anblick unserer Fahne wurde sie unsicher.

„Sie sind keine Franzosen?“ fragte sie uns.

„Non, Madame, wir sind Italiener.“

„Italiener? . . . Nun gut, warten Sie . . . eine Minute!“

Sie schien sehr niedergeschlagen zu sein, als sie erfuhr, welcher Nationalität wir angehörten. Es war eine junge Französin, Erzieherin in einer reichen sibirischen Familie. Sie erwartete voller Sehnsucht die Ankunft der französischen Automobile, mit der fieberhaften Spannung, die jeder kennt, der fern von seinem Vaterlande lebt. Wir suchten sie wegen der Enttäuschung, die wir ihr unfreiwillig bereitet hatten und die sie wie ein nationales Unglück zu betrüben schien, zu trösten, indem wir ihr erklärten, daß, wenn wir auch als die ersten in Listwinitschnoje gelandet seien, damit noch nichts über den endgültigen Sieg entschieden sei. Wir teilten ihr mit, was wir von unseren Kollegen wußten: und das war, daß sie diese Nacht bis nach Rabansk, einem Dorfe zwischen Werchne-Udinsk und Myssowaja, gekommen seien, daß sie sich vielleicht zu dieser Stunde schon am Ufer des Sees befänden, und daß sie sie wahrscheinlich übermorgen landen und nach Irkutsk weiterfahren sehen würde, wo sie uns ohne Zweifel einholen würden. Wir hatten in der Tat bei unseren Versuchen, um den See herumzufahren, vier Tage verloren, und in Tanchoi hatten wir es für richtig gehalten, unsere Kollegen telegraphisch vor der Nutzlosigkeit und vor allen Dingen vor den Gefahren unseres Unternehmens zu warnen.

Die Dame wurde wieder heiterer und sagte lächelnd:

„Dank, tausend Dank! Warten Sie einen Augenblick!“

Sie entfernte sich eilig und kam mit einem großen Blumenstrauß wieder, den sie uns mit den Worten überreichte:

„Ich habe sie im Walde gepflückt. Nehmen Sie sie freundlichst an. Und nun glückliche Reise! Adieu!“

Eine Minute später rollten wir eiligst auf der Straße nach Irkutsk dahin, das Automobil mit Blumen geschmückt. Aber in kurzer Entfernung von dem Dorfe fanden wir die Straße durch einen Schlag-

baum gesperrt, den ein Zollbeamter bewachte. An jenem Schlagbaum endete das Gebiet der Vorzugszolltarife, deren sich das östliche Sibirien erfreut. Wir wurden angehalten und von Beamten gefragt. Sie hatten den Befehl, uns frei passieren zu lassen, nicht erhalten; Kiachta hatte ihnen nichts mitgeteilt; wir besaßen kein Papier, das unser Recht auf Zollfreiheit hätte beweisen können. Höflich wurden wir ersucht, unsere Weiterreise auf übermorgen zu verschieben, bis das Zollamt in Irkutsk Aufklärungen gegeben habe! Alle unsere Vorstellungen waren fruchtlos. Das Vorzeigen der Pässe ließ das Zollamt von Listwinitschnoje ganz kalt und gleichgültig. Da versuchten wir es mit einem letzten Mittel — und, o Wunder! Der Schlagbaum erhob sich; der Wächter stand stramm, die Beamten lächelten verbindlich, legten zum Gruß die Hand an die Mütze und sagten:

„Fahren Sie zu! Glückliche Reise!"

Was war geschehen? Schweigend hatte der Fürst zwei zauberkräftige Papiere vorgezeigt: das Schreiben des Ministers des Innern und das des Polizeidirektors. Wir ließen uns die Erlaubnis nicht wiederholen, aus Furcht vor einem Widerrufe, und jagten mit Windeseile davon.

Die Straße war gut. Das hatte uns schon der Kommandant des Schleppdampfers gesagt:

„Auf jenem Wege verkehren täglich Beamte, die von Irkutsk nach Listwinitschnoje in Hafen- und Zollangelegenheiten kommen. Wo Beamte verkehren, sind die Wege stets in gutem Zustande."

Wir fuhren am grünen Ufer der Angara entlang, deren ungestüme Gewässer in der Nähe des Baikalsees zwei bei sibirischen Flüssen ungewohnte Tugenden besitzen: sie frieren nie zu und behalten Sommer wie Winter eine sich gleichbleibende Temperatur von vier Grad. Wir kamen rasch vorwärts, wurden aber dann durch einen wenig angenehmen Vorfall zum Halten veranlaßt. Während wir abwärts fuhren, erklärte Ettore:

„Ich merke, daß die Maschine müde wird."

„Wohl möglich!“ erwiderte der Fürſt. „Die Straße ſenkt ſich, und wir ſollten ohne Motor fahren.“

„Ich glaube, die Bremſe iſt zu feſt angezogen.“

„Halte! Wir wollen nachſehen.“

Es war ſchlimmer als eine zu feſt angezogene Bremſe! Wir fanden uns von einer Rauchwolke und einem Dunſt verbrannten Öls umgeben. Das Fett der Bremſe brannte, und die Flammen leckten an dem Wechſelgetriebe. Wir verdankten dieſen Übelſtand vielleicht einem durch den Fall verurſachten Schaden. Die Fußbremſe, die durch eine der Weſtinghouſebremſe ähnliche Konſtruktion kräftig auf die Kardanwelle wirkt, funktionierte nicht mehr gut; ſie blieb feſt angezogen, und durch die Reibung entwickelte ſich eine ſolche Hitze, daß das Schmiermaterial in Brand geriet. Zum Glück befand ſich Waſſer in den Gräben und auch in den Straßenpfützen, und wir konnten ſofort das Feuer löſchen.

Nach Lockerung der Bremſe fuhren wir weiter. Es regnete fortwährend, und wie auf dem Wege nach Myſſowaja wurden wir über und über mit Schmutz beſpritzt. Der Tag neigte ſich langſam ſeinem Ende zu. Um 9 Uhr wurde am Himmel jener ſeltſame Schimmer der nordiſchen Abende ſichtbar, die endlos erſcheinen, lange, trübe Dämmerungen, ein wahrhafter Todeskampf des Tages. Eine Stunde ſpäter vermochten wir noch die Straße zu erkennen, die ſich zwiſchen den tiefen Schatten der Bäume hinzog. Auf einer ſteilen Anhöhe machte das Automobil halt. Wir waren 6 Kilometer von Irkutsk entfernt, deſſen Lichter wir von fern als undeutliche Punkte in der Dunkelheit ſchimmern ſahen.

Eine Strecke mit tiefem Moraſt hielt uns auf. Wir kehrten um, probierten auf verſchiedene Weiſe über dieſe Stelle hinwegzukommen, ſtrengten den Motor an, verſuchten im Zickzack zu fahren, aber vergebens. Der Wagen glitt aus, genau wie an jener Anhöhe, die wir bei Werchne-Udinsk angetroffen hatten. Eine halbe Stunde mühten wir uns ab, als wir eine Anzahl Wagen bemerkten, die auf

and now, for a time, standing there was all that was required of him. Then, as the Prince's attention was diverted, he slipped back into the crowd.

Page 111

CHAPTER XIII

THE DUEL

THE next morning, Mr. Ellis Hamilton, Mr. Gerald Hamilton's solicitor, called at the Hamilton residence in Berkeley Square, and was shown into the library, where he found Mr. Gerald Hamilton and Mr. Ralph Hamilton awaiting him.

Stadt, auf deren Schmutz der Widerschein der wenigen Later zitterte, bis zu einem weißen Gehöft mit einem grünen Gitter wo er nach jemand rief. Es erschien ein Riese, der das Gitter öffnete. Wir fuhren in eine Art Garten hinein, gewahrten Bäu und hielten vor einem hübschen weißen Hause mit erleuchteten Fenst die ihren Schimmer auf das Laub der Bäume warfen. Und wie im Märchen stieg Herr Radionoff ab und rief:

„Wir sind da."

„Wo sind wir?"

„In meinem Hause, das heißt in Ihrem Hause. Das Bad ist bereit. Ihre Zimmer sind in Ordnung. Das Essen ist auf dem Feuer."

Wir fanden in jenem weißen Hause eine prunkvolle und herzlich Aufnahme, die volle und freie Gastfreundschaft dessen, der alles bietet, was er vermag, und es gern bietet. Um Mitternacht kamen Freunde zu dem Mahle, das auf dem Feuer stand. Die Stunde konnte dem, der den russischen Sommer nicht kennt, wenig geeignet erscheinen, jene unerträgliche Jahreszeit des Lichtes, da es um 11 Uhr abends noch Tag und um 2 Uhr morgens schon wieder Tag ist. Es kamen Offiziere, Kaufleute, Beamte. Wir bewegten uns unter ihnen, als hätten wir uns schon lange gekannt. Der slawische Charakter weist viel Ähnlichkeit mit dem romanischen auf: er bringt dem Fremden überströmende Freundlichkeit und hochherziges Vertrauen entgegen.

In Irkutsk verbrachten wir eine bezaubernde Zeit der Ruhe. Allerdings ist das Wort „Ruhe" übertrieben; aber oft bedeutet „ausruhen" nur „die Arbeit wechseln". Wir durchstreiften Irkutsk der Länge und Breite nach auf den breiten Straßen mit dem holprigen Pflaster, die von beiden Seiten von düsteren, prächtigen Palästen begrenzt werden, wir spazierten über riesige, von Morast überschwemmte Plätze, durch die Kaufmannsviertel, die alle aus Holz gebaut sind, wie die Budenstadt einer riesigen immerwährenden Messe; wir gingen von einer Bank in einen Laden, von einem Laden auf das Telegraphenamt,

on da nach einem Regierungsbureau. Wir hatten Erkundigungen ein=
ıziehen, Rechnungen zu begleichen, allerlei Dinge zu kaufen, um unsere
Garderobe zu erneuern, die durch das Öl der Maschine ganz und gar
erdorben war. Wir betrachteten neugierig das Leben und Treiben
ı dieser Stadt, die sich das Ansehen einer Hauptstadt gibt und es
ı einiger Beziehung auch ist. Sie regiert ein Land, zwanzigmal so
roß wie Frankreich, sie herrscht über eine Bevölkerung, die aus An=
ehörigen aller Rassen besteht; auf ihren Straßen begegnen sich unter
er slawischen Masse Burjaten aus Transbaikalien, Kirgisen, die aus
en Steppen kommen, Tungusen, die aus den Tundren herabgestiegen
ind, Zirkassier, Tataren, Armenier und Juden. Es ist eine Stadt
es Westens und des Ostens zu gleicher Zeit, in der die Geschäfte
asch Erledigung und die Moden spät Eingang finden; in ihr finden
ich noch die Trachten des alten Rußlands, bewahrt von Männern
on modernem Unternehmungsgeiste.

Der Radfahrklub wollte uns in seinem Velodrom jenseits der Angara empfangen, wo wir eintrafen, nachdem wir eine der größten Schiffsbrücken der Welt überschritten hatten. Der Regen und die Kälte störten das Fest, dämpften aber nicht die Begeisterung unserer Gastfreunde. Die uns zu Ehren in verschwenderischer Fülle angebrachten Flaggen und Fahnen hingen in dem eisigkalten Regen melancholisch herunter, aber im Gegensatz zu dem Wasser draußen rannen drinnen edle Weine die Kehlen hinab, die Gemüter erhellten und erwärmten sich an der herrlichsten geistigen Sonne. Wackere Männer fanden den Mut, ihre Zweiräder zu besteigen und eine Wettfahrt zu veranstalten, die wir mit gespanntem Interesse verfolgten, während eine Militärkapelle zündende kriegerische Weisen bis zu den fernen Ufern des Flusses erschallen ließ. In der Nacht waren wir aufs neue in Bewegung. Zuerst wurden wir in das Theater geführt, sodann in das Variété (die Vorstellungen in den Variétés beginnen in Rußland erst nach Mitternacht) und von da ins Restaurant, weil es der Brauch so will. „Andere Länder, andere

Sitten!“ Nachdem wir Krebſe aus Moskau und Kaviar aus Kaſan gekoſtet hatten, wurden wir wieder in ein Variété geführt, um ruſſiſche Geſänge, die berühmten Lieder der Ukraine, anzuhören, die auf Kommando geſungen wurden. Als die Geſänge zu Ende waren, weshalb ſollten da nicht auch kleinruſſiſche Tänze befohlen werden? Wir wohnten alſo auch den Tänzen bei. Der Tag dämmerte bereits, als uns der „Steigbügeltrunk“ zum Abſchied angeboten wurde. Wir kehrten erſt beim Morgengrauen des 3. Juli in einer Kutſche nach Hauſe zurück, als die Stadt bereits zu erwachen begann. Unſere „Ruhezeit“ in Irkutsk neigte ſich ihrem Ende zu.

Wenige Stunden ſpäter, um 11 Uhr, verließen wir Irkutsk, umgeben von einem Ehrengeleite von Radfahrern. Das Automobil hatte ſich durch eine ſorgfältige Toilette gänzlich verändert. Ettore hatte es mit Hilfe des kräftigen Strahles einer Feuerſpritze geſäubert, und aller Schmutz aus China, der Mongolei und Sibirien war unter jenen ungeſtümen Waſſerſtrahlen abgefallen. Wenn das Automobil ſomit auch gereinigt war, ſo hatte es doch ſeine urſprüngliche Farbe nicht wiedergewonnen; die Unbilden der Witterung hatten ihm eine unbeſtimmte Färbung verliehen. Wie wir hatte auch das Automobil eine neue Haut bekommen; es ſah dunkler, ungepflegter aus und zeigte offen ſeine Beulen und Sprünge; es war häßlicher geworden, erſchien aber ſtärker. Um es zu verſchönern, ließ Fürſt Borgheſe einen Schildermaler kommen und gab ihm den Auftrag, an den Seiten des Automobils zwei große weiße Inſchriften anzubringen: Peking — Paris. Zum Unglück ſah die Inſchrift wie ein Ladenſchild aus; es wäre wohl beſſer geweſen, das Automobil ſchmutzig zu laſſen. In Irkutsk entäußerten wir uns eines Teiles des Gepäcks, der dritte Platz, der für mich beſtimmt geweſene hintere Sitzplatz, wurde ausgeräumt und benutzbar gemacht. Er wurde von Herrn Radionoff eingenommen, der uns ein Stück Weges zu begleiten wünſchte. Das Einſteigen war nicht leicht, weil man über Behälter hinwegſteigen mußte. Ein großes in Papier eingeſchlagenes Paket legte er neben ſich; wie wir ſpäter entdeckten,

enthielt es Lebensmittel. Unſer Freund hatte die Mittagszeit herannahen ſehen und war nicht wie wir gewöhnt, das Frühſtück zu vergeſſen.

Vor der Abfahrt überbrachte uns ein Telegramm aus Myſſowaja die letzten Nachrichten von den übrigen Automobilen. Sie waren den Tag zuvor in Myſſowaja eingetroffen und von jener Station mit der Eiſenbahn nach Irkutsk gefahren.

Wir überſchritten die große Pontonbrücke, gelangten glücklich über eine einige Kilometer lange Strecke unſicheren Geländes, auf dem das Automobil mehrmals einzuſinken drohte — in der Nähe der ſibiriſchen Städte ſind die Wege ſtets fürchterlich —, und erreichten gegen Mittag den Anfang der guten Straße. Dahin hatten ſich alle Radfahrer ſchon vor uns begeben. Wir begrüßten uns, brachten ein mehrfaches Hurra aus, die Mützen wurden geſchwenkt, und dann ſchoß unſere Maſchine raſch davon.

Wäre die ſelbſt für Sibirien im Sommer außergewöhnliche Kälte nicht allzu ſchneidend geweſen, ſo hätten wir dieſen neuen Abſchnitt unſerer Reiſe entzückend gefunden. Der Weg erlaubte die mittlere Geſchwindigkeit von 30 Kilometern die Stunde. Wir fuhren am linken Ufer der Angara entlang, die majeſtätiſch ihre kriſtallklaren Fluten vorüberwälzte. Irkutsk verſchwand allmählich in dem weiten welligen Tale, und ſchließlich ſahen wir nur noch die großen, zahlreichen Kirchen: eine Menge von Kuppeln, Türmen und Giebeln, die aus der grünen Ferne noch weiß herüberſchimmerten, als die Häuſer der Stadt dem Auge ſchon entſchwunden waren.

Die Landſchaft nahm einen anmutigeren Charakter an. Das Gelände ſenkte ſich allmählich, entſprechend dem weiteren Laufe der Selenga. Die ſchroffen Anhöhen, die den Baikalſee umſäumen, wurden zu immer leichteren wellenförmigen Erhebungen. Wir begannen uns in den unermeßlichen Ebenen Sibiriens zu verlieren. Wir ließen die ſteilen Gebirge hinter uns, die ſich am Horizonte gleich rieſigen unbeweglichen Wogen auftürmten, und hatten — wie damals, als wir

uns der Mongolei näherten — den Eindruck, als ob sich ein Unwetter entferne. Die Straße wies lange ebene und gerade Strecken auf, auf denen wir mit der Geschwindigkeit von 40 und sogar 50 Kilometern dahinjagen konnten, zwischen grünen, üppigen Wiesen, die von leuchtendgelben und weißen Blumen gesprenkelt und gestreift waren. Es waren die Pflanzenarten, die auch in den Alpen vorkommen. Die Wiesen waren von Rinder- und Pferdeherden bevölkert. Die Viehzucht ist dort draußen noch die ausschließliche Beschäftigung der halbwilden Bevölkerung, einer Mischlingsrasse, die etwas vom Slawen und etwas vom Mongolen an sich hat.

Herr Radionoff, der sich zum ersten Male an der schwindelerregenden Wonne der Schnelligkeit berauschte, stieß Rufe der Begeisterung und des Entzückens aus. Jedesmal, wenn wir unsere Fahrt beflügelten, äußerte er das glühende Verlangen nach dem Besitz eines Automobils. Er wollte es sofort haben, er wollte es bestellen, sobald er nach Hause käme; er würde telegraphieren, er wollte genau ein solches haben wie das unsrige. Nach und nach legte sich seine Begeisterung; unser guter Reisegefährte war schweigsam geworden; er hatte sein Frühstückspaket geöffnet. Ohne ein Wort zu sprechen, reichte er uns von den mitgebrachten Speisen; wir sahen seine Hand vor unserem Gesicht erscheinen mit einem riesigen belegten Butterbrote, das wir unter dankender Kopfbewegung ergriffen und verzehrten; kaum war es verschwunden, so erschien die Hand schon wieder mit einer neuen Portion. Es schien die Hand der Vorsehung zu sein. Seine Vorräte mußten unerschöpflich sein, da unser Appetit eher zu Ende ging als sie.

Wir kamen durch zahlreiche Dörfer, die von Zäunen umgeben waren, deren Gatter die Straße versperrten. Über die Holzdächer erhoben sich dünne, gleichmäßig hohe, nach vorn geneigte Brunnenstangen, die wie lange Lanzen aussahen. Einige dieser Dörfer waren von Kosaken bewohnt. Auf den Häusern wehten rote oder weiße Fähnchen, die mit Nummern versehen waren. Vor jedem Fenster standen Blumen; die schwarzen Isbas hatten sich mit ihnen geschmückt,

den kurzen Frühling zu feiern. Der Sibirier liebt Blumen ab-
tisch, und mag sein Haus auch noch so armselig sein, es hat stets
ne Geranien-, Nelken- oder Oleanderstöcke, die an der Wärme des Ofens
deihen und die Kahlheit der Isba erheitern. Sie werden geliebt,
il sie selten sind und auch, weil jene Pflanzen, die der Pflege be-
rfen, den Bewohnern in den langen, stillen, weißen Wintermonaten
esellschaft leisten, wenn die Kälte und der Schnee jede Arbeit un-
öglich machen und die Leute in ihren Häusern einschließen. Der
uschik verwendet beständige Sorgfalt auf die Verschönerung seines
eims; er breitet rohgearbeitete Decken über den Fußboden, behängt
e Wände mit Bildern in schreienden Farben, mit Heiligenbildern,
ildnissen des Kaisers, und verteilt alles mit einem gewissen Ordnungs-
nn; der blinkende Samowar steht auf einem Tische in der Nähe des
enſters, damit man ihn von der Straße aus sieht; um den Samo-
ar herum stehen die Gläser und Teller; auf einem Schranke stehen
lle wertvollen Schätze der Familie: Porzellantassen, bemalte Teller,
ie bei der Hochzeit gebraucht wurden, eine ewige Lampe; an den
Fenstern hängen Kattungardinen. Es herrscht in jenen Häusern ein
Sinn für in sich gekehrte, zufriedene Traulichkeit, die nicht in den
Ländern anzutreffen ist, in denen man nicht viel im Hause lebt, weil
dort die Sonne auch im Winter warm scheint, die Luft mild ist und
man sich im Freien wohlfühlt.

Wir gelangten auf das rechte Ufer eines Flusses, der Suchuja.
Es ist ein Doppelfluß, der durch eine Bodenerhebung in der Mitte in
zwei Flüsse geteilt ist; die eine Hälfte überschreitet man in einer
Furt, die andere mittels des Bootes. Viele sibirische Flüsse haben
so einen tiefen und einen seichten Teil: auf der einen Seite sind sie
gefährlich, auf der andern harmlos. Einige von ihnen haben eine
Brücke zum Überschreiten des besseren Arms und einen Kahn zum
Übersetzen über den andern, in dem sich alle Wut und alle Gefahren
der Strömung vereinigen. Eine Brücke über den ganzen Fluß würde
bei Hochwasser den Fluten nicht widerstehen.

Ein großes Boot ſetzte uns über. Es war nicht leicht, das Automobil hinüberzubringen; wir mußten die Brücke verſtärken, über die Ettore die Maſchine raſch mit jener Sicherheit und Zuverläſſigkeit trieb, die er ſchon an der Selenga bewieſen hatte. Schließlich gewannen wir Übung in dieſen Einſchiffungen. Wir ſetzten in Booten, von denen manches alt und leck war, über eine Menge anderer großer und kleiner Flüſſe, über den Oſpin, die Bjelaja, den Salarin, die Oka, die ihre Gewäſſer der Angara auf ihrem weiteren Laufe zum Jenißei zuführen.

Auf den Fährbooten ſetzten mit dem Automobil Telegas über, die von den benachbarten Märkten kamen. Wir befanden uns mitten in einer dichten charakteriſtiſchen Menge ſibiriſcher Landleute, die uns ehrfurchtsvoll grüßten und ſeltſame Bemerkungen unter ſich austauſchten. Auf einem dieſer Boote war es, wo wir gefragt wurden, ob wir Japaner ſeien! Der Mann, der dieſen Zweifel an unſerer Nationalität geäußert hatte, erklärte dies folgendermaßen:

„Ich glaubte, Sie ſeien Japaner, weil es derlei Maſchinen in Rußland nicht gibt und Sie von jener Seite kommen“; er deutete dabei nach Oſten. Dann fügte er hinzu: „Man ſagt, die Japaner hätten alle Maſchinen, die überhaupt erfunden worden ſind.“

Auf der Oka murmelte ein alter Muſchik dem Fährmann zu:

„Wir werden bald wieder Krieg haben!“

„Warum denn, Väterchen?“

„Sie beſichtigen ſchon das Land!“ Dabei deutete er auf uns und ſchüttelte nachdenklich den Kopf.

Was mag er ſich wohl über unſere Perſonen und den Zweck unſerer Reiſe gedacht haben! Und wer weiß, welche Meinung all die friedfertigen Dorfbewohner von dem Automobil hegten! Einige drückten lebhaftes Erſtaunen aus, blieben wie betäubt ſtehen und ließen ihre Arbeitsgeräte aus der Hand fallen. Andere liefen fröhlich herbei wie beim Nahen einer harmloſen Erſcheinung oder einer wandernden Gauklertruppe auf ihrem Reiſewagen. Manche ſuchten das Weite.

The Gold Coast Castle, Cape Coast, is the residence of the Governor, and the seat of the Government of the Gold Coast Colony. It is a large building, and has a fine appearance from the sea. It is built on the top of a hill, and from the flat roof there is a fine view. The Castle was built by the Portuguese, and was taken from them by the Dutch, who held it for many years. It was then taken by the English, and has been in their possession ever since.

The Castle is built of stone, and is surrounded by a high wall. The entrance is through a large gateway, which is guarded by soldiers. The interior of the Castle is very handsome, and contains many fine rooms. The Governor's apartments are on the first floor, and are very comfortable. There is also a chapel, a library, and a large dining-room. The Castle is a very healthy place to live in, and is much cooler than the town below.

The Castle is surrounded by a large garden, which is very well kept. There are many fine trees and flowers, and a fountain in the centre. The garden is a favourite resort of the inhabitants of Cape Coast, and is always full of people in the evening.

The Castle is also the residence of the Commander-in-Chief of the forces on the Gold Coast. There is a large barrack for the soldiers, and a parade-ground in front of the Castle. The soldiers are mostly natives of the country, and are very fine men. They are well drilled, and make a good appearance on parade.

The Castle is also the seat of the Supreme Court of the Gold Coast Colony. The Court-house is a large building, and is well furnished. The Judges sit in scarlet robes, and the barristers in black gowns. The Court is open to the public, and is always crowded when any important case is being tried.

The Castle is also the residence of the Bishop of the Gold Coast. The Bishop's palace is a large building, and is well furnished. The Bishop is a very learned man, and is much respected by all the inhabitants of Cape Coast.

The Castle is also the seat of the Government of the Gold Coast Colony. The Government offices are in the Castle, and are very well arranged. The Secretary of State for the Colonies has his office in the Castle, and all the business of the Colony is transacted there.

The Castle is also the residence of the Governor's staff. The staff consists of the Colonial Secretary, the Attorney-General, the Treasurer, the Surveyor-General, and the Auditor-General. They all live in the Castle, and are very busy men.

The Castle is also the seat of the Legislative Council of the Gold Coast Colony. The Council meets in the Castle, and is composed of the Governor, the Colonial Secretary, the Attorney-General, the Treasurer, the Surveyor-General, the Auditor-General, and four unofficial members. The unofficial members are appointed by the Governor, and are generally natives of the country.

The Castle is also the residence of the Governor's aide-de-camp. The aide-de-camp is a young officer, and is very busy. He has to attend the Governor on all occasions, and to carry his orders to the different parts of the Castle.

The Castle is also the seat of the Executive Council of the Gold Coast Colony. The Council meets in the Castle, and is composed of the Governor, the Colonial Secretary, the Attorney-General, the Treasurer, the Surveyor-General, and the Auditor-General. They all live in the Castle, and are very busy men.

The Castle is also the residence of the Governor's private secretary. The private secretary is a young man, and is very busy. He has to attend the Governor on all occasions, and to carry his orders to the different parts of the Castle.

The Castle is also the seat of the Legislative Council of the Gold Coast Colony. The Council meets in the Castle, and is composed of the Governor, the Colonial Secretary, the Attorney-General, the Treasurer, the Surveyor-General, the Auditor-General, and four unofficial members. The unofficial members are appointed by the Governor, and are generally natives of the country.

The Castle is also the residence of the Governor's aide-de-camp. The aide-de-camp is a young officer, and is very busy. He has to attend the Governor on all occasions, and to carry his orders to the different parts of the Castle.

The Castle is also the seat of the Executive Council of the Gold Coast Colony. The Council meets in the Castle, and is composed of the Governor, the Colonial Secretary, the Attorney-General, the Treasurer, the Surveyor-General, and the Auditor-General. They all live in the Castle, and are very busy men.

The Castle is also the residence of the Governor's private secretary. The private secretary is a young man, and is very busy. He has to attend the Governor on all occasions, and to carry his orders to the different parts of the Castle.

hielten. Wir glaubten an ihnen die neue Felduniform zu erkennen. Als wir aber näherkamen, bemerkten wir, daß jedem einzelnen eine Kette um den Fuß geschlungen war. Posten, bewaffnet mit Gewehren mit aufgepflanztem Bajonett, die Kapuze auf den Rücken geschlagen, die Zigarette im Munde, hielten ringsherum Wache. Als wir an ihnen vorüberkamen, hielten die graugekleideten Männer in ihrer Arbeit inne und richteten sich alle auf, um uns schweigend zu betrachten; dann grüßten sie durch Abnehmen der Mützen. Ihr Kopf war halb geschoren, daß er aussah wie eine schreckenerregende, groteske Clownperücke. Bei dieser traurigen Entdeckung durchschauerte es uns eisig, und wir murmelten:

„Die Sträflinge!"

Sie betrachteten uns fortwährend. Wir waren schon weit weg, und sie schauten uns noch immer nach. Wir fühlten uns von ihren glühenden, schweigenden Aufmerksamkeit verfolgt. In ihrer Phantasie bedeuteten wir die Flucht. Wer weiß, welch bedeutsames Ereignis unsere Vorüberfahrt in dem entsetzlich gleichförmigen Leben einer Herde Menschen bildete, die aus der Gesellschaft ausgestoßen waren und die nur noch mit Nummern gerufen wurden.

Abends 7 Uhr gelangten wir bei regnerischem Wetter nach Sima. Wir hatten 225 Kilometer zurückgelegt. Im Restaurant der nächsten Eisenbahnstation gelang es uns, mit saurer Sahne zubereiteten Borscht und Koteletts zu erhalten, welch letztere sich aber als ungenießbar herausstellten; auch fanden wir unseren Benzin- und Ölvorrat im Hause eines jüdischen Kaufmanns vor, des Agenten der Firma Nobel, bei dem wir übernachteten.

Sima bedeutet im Russischen „Winter". Wir fanden diesen Namen beklagenswerterweise äußerst angemessen. In Sima war die Kälte fast unerträglich, und wir sagten scherzend zueinander:

„Der Juli steht vor der Tür!"

Das Sonderbare war dabei, daß unser Wirt uns versicherte, daß es bis vor zwei Tagen unerträglich heiß gewesen sei. Es schien

gerade, als ob uns die Kälte durch Sibirien geflissentlich begleiten wollte, um die Honneurs des Hauses zu machen.

Früh 4 Uhr waren wir schon wieder unterwegs. Natürlich war der Himmel bedeckt, die Luft naßkalt. Die Pelze genügten nicht mehr, uns vor der Kälte zu schützen, und wir hatten noch Kapuzen und unsere wasserdichte Kleidung angelegt; wir sahen unförmlich aus, wie Eskimos.

Seit einigen Tagen wiederholte sich dieselbe ärgerliche meteorologische Erscheinung: in der Nacht klarte der Himmel vollständig auf: wir fuhren am schönsten Morgen ab; bei Sonnenaufgang zeigte sich im Westen etwas Nebel; dieser stieg weiter empor, wurde zur Wolke, umzog und bedeckte den ganzen Himmel — und es begann zu regnen. Dieser Wechsel vollzog sich in einer halben Stunde. Es war, als ob sich der Westen zu unserem Empfange rüstete. Ettore, der beim Morgengrauen stets auf das festeste davon überzeugt war, daß wir „einen herrlichen Tag" haben würden, konnte sich gar nicht zufrieden geben; er rief jeden Augenblick, nach Westen deutend: „Wo ist denn diese unerschöpfliche Wolkenquelle? Wird sie denn nie ein Ende nehmen?", und schloß betrübt mit den Worten: „Was für ein Land!"

Die Straßen waren ziemlich belebt von Telegas, so daß wir auf die Launen der Pferde gut achtgeben mußten, um kein Unglück zu verursachen. Die Verwunderung wirkte lähmend auf die Kutscher.

Es ereigneten sich Auftritte von überwältigender Komik. Ein an eine Telega gespanntes Pferd, erschreckt durch das Nahen des Automobils, das jedoch im Schritt fuhr wie stets, wenn wir Pferden begegneten, bäumte sich in die Höhe, warf die Telega um, schleuderte die Ladung und den Muschik, der das Gefährt lenkte, heraus und ging durch. Der wackere Mann, der sich so unfreiwillig auf die Erde gesetzt fand, fuhr fort, uns mit demselben Lächeln zu betrachten, mit dem er uns vor seinem Sturz angesehen hatte, ohne an seinen Wagen und sein Pferd zu denken, als ob er in Gedanken versunken wäre und

Fig. 1. Ernest Gellner and Jean Jamin at the Maison des Sciences de l'Homme, Paris, 1988. Photo by Jean Jamin. Reproduced with the kind permission of Jean Jamin.

Ernest Gellner was born in Paris in 1925 and died in 1995. His parents were Jewish Czech intellectuals. In 1939 they moved to Prague, where Gellner was educated at a German-speaking school. In 1939 they moved to England, where Gellner studied at Mill Hill School and then at Balliol College, Oxford. He was a philosopher by training.

Gellner's first book, *Words and Things* (1959), was a critique of Wittgenstein and Ryle. His second book, *Thought and Change* (1964), was a critique of Wittgenstein's disciple Peter Winch. Gellner's third book, *Saints of the Atlas* (1969), was a study of Islam in Morocco. His fourth book, *Muslim Society* (1981), was a study of Islam in North Africa. His fifth book, *Nations and Nationalism* (1983), was a study of nationalism. His sixth book, *Plough, Sword and Book* (1988), was a study of the social structure of Islam. His seventh book, *Conditions of Liberty* (1994), was a study of civil society. His eighth book, *Anthropology and Politics* (1995), was a study of the relationship between anthropology and politics.

Gellner's books were widely read and widely discussed. They were translated into many languages. They were published in many countries. They were reviewed in many newspapers and magazines. They were cited in many books and articles. They were taught in many universities. They were read by many students. They were read by many scholars. They were read by many intellectuals. They were read by many people.

NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS

Mühle gehe ganz langsam! Er, bei ihr auf der Straße das sah ich selbst, wie sie ihn küßte, und er sie auch, und sie hat ihn dann noch einmal geküßt, als er ins Auto stieg, und dann hat Herbert die Mühle in Gang gesetzt und ist fort. Hier

Lastwagen mit Karnevalisten in der Kölner Innenstadt

Lastwagen mit Karnevalisten in der Kölner Innenstadt

Lastwagen mit Karnevalisten in der Kölner Innenstadt

auf dieſer Fahrt nicht an Abwechſlung. Viele Kilometer weit befanden wir uns zwiſchen einſamen, nach Harz duftenden Gehölzen. Wir glaubten in den Alleen eines unermeßlichen Parkes dahinzufahren: alles ſtand in Blüte, und die Wieſen und Waldblößen luden in ihren ſchweigenden Schatten ein. Wenn wir aber von fern ein Tal bemerkten, ſo waren wir ſicher, ein Dorf in ihm anzutreffen.

Die Dörfer flüchten ſich in die Täler, um Schutz vor den ſtürmiſchen Winden zu ſuchen, die von den eiſigen Tundren im Norden kommen, und um Waſſer zu haben. Die Isbas drängen ſich an klaren Bächen zuſammen, an deren Ufern rieſige Herden von Gänſen ſchnattern, die dazu beſtimmt ſind, in gefrorenem Zuſtande auf die großen Wintermärkte in Rußland verſchickt zu werden. Am Ein- und Ausgange des Ortes erhebt ſich ein ſchwarz und weiß geſtreifter Pfahl mit einer Tafel, auf der der Name des Ortes, die Entfernung bis zum nächſten Dorf, die Zahl der Feuerſtellen und der Einwohner angegeben ſind — kurz, ein förmlicher ſtatiſtiſcher Auszug zur Bequemlichkeit der Beamten, die herkommen, Steuern einzukaſſieren oder Soldaten auszuheben. Eine Tafel zeigt die Wohnung des Staroſten an, eine andere das „Semſtwoſſaja Dom", das heißt das Gebäude, in dem die Beamten das Recht zu wohnen haben. Es liegt in all dieſem ein militäriſcher Zug; es hat den Anſchein, als gehörten all dieſe Häuſer zu einem Regimente, als ſeien ſie gezählt, in Reih und Glied geſtellt, und müßten wie die Zelte eines Lagers ſtets gewärtig ſein, auf den erſten Befehl von oben abgebrochen und anderwärts wieder aufgebaut zu werden. Man möchte ſagen, nicht die Notwendigkeit, ſondern ein Befehl habe ſie erſtehen laſſen. Die Dörfer befinden ſich in nahezu gleichen Abſtänden von 20 zu 20 Kilometern und machen den Eindruck großer Vorpoſtenſtellungen, die über den Moskowitij Trakt verteilt ſind. In der Tat ſind ſie an erſter Stelle Etappen, und dann erſt Dörfer.

Bis vor wenigen Jahren, bevor die Eiſenbahn Sibirien durchquerte, bezeichneten ſie die Tagemärſche der Deportierten, die jetzt der

ug in Gefängniswagen mit vergitterten Fenstern befördert. Am Ende des Dorfes befindet sich noch die Etappenstation der aus dem Vaterande Ausgewiesenen. Es ist ein großes, niedriges, quadratisches Holzhaus mit unzugänglichen, mit festen Eisenstäben verwahrten Fenstern, das in einem von einer Einfriedigung umschlossenen Hofe liegt. Im Hofe erheben sich einige wenige Gebäude, eine Schmiede vielleicht, ein Bureau, ein Schlafsaal für die Soldaten; ringsumher Schilderhäuser für die Wachtposten. Jetzt sind die Türen mit Brettern verriegelt, niemand darf hinein, alles zerfällt. Diese leeren, aus den Fugen gehenden Häuser machen einen unheimlichen, geisterhaften Eindruck. Sie scheinen nicht nur verlassen, sondern sogar gemieden. Es ist unmöglich, sie ohne Bewegung zu betrachten. Sie sind entstanden, um den Schmerz zu beherbergen, und man fragt sich, ob von all den körperlichen und seelischen Qualen, die so lange Jahre hindurch in diesen Räumen geweilt haben, nichts übriggeblieben sei, ob nicht das Gefühl der Trauer und des Widerwillens, das man empfindet, wenn man in ihrer Nähe vorbeikommt, von einem noch lebendigen Kummer, der in der Luft liegt, herrühre, von einer geheimnisvollen Ausströmung der Klagen, von einem verhallenden Echo von Worten der Verzweiflung, das die Dinge um uns wiedergeben und das die Seele empfindet.

Jedes an einem Bache gelegene Dorf bot uns eine Brücke zum Hinüberfahren, natürlich eine Holzbrücke. Nach unserem Sturze hatten wir vor den Brücken insgesamt einen heiligen Respekt. Wir suchten mit der größtmöglichen Geschwindigkeit über sie hinwegzukommen, nicht sowohl aus Furcht, sie unter uns zusammenbrechen zu sehen, als um das Krachen der Bretter nicht hören zu müssen. Es war in uns eine unbesiegliche Abneigung gegen das Geräusch zerbrechenden Holzes zurückgeblieben, eine rein physische Empfindung, eine instinktive Erinnerung. Das Krachen eines Holzstückes unter den Rädern hatte auf uns die Wirkung eines Alarmsignals: die Gedanken mochten anderwärts weilen und auch fortfahren, dort zu bleiben, aber der Körper fuhr auf und machte sich zur Abwehr bereit! Und auf

den Brücken, namentlich den großen und hohen, die über tiefe Schluchten, reißende Ströme und Abgründe hinwegführten, empfanden wir eine seltsame Genugtuung, ein negatives Vergnügen sozusagen, das wir jedesmal durch eine beinahe unwillkürliche Bemerkung ausdrückten: das Vergnügen, nicht hinabzustürzen. Wir sagten:

„Wenn diese Brücke aus den Fugen gegangen wäre, wir würden nichts mehr davon erzählen können! Wir würden zerschmettert sein!"

Alle waren wir froh, nicht unten auf dem Grunde zu liegen, wenn wir uns vorbeugten, um, von einer unwiderstehlichen Gewalt getrieben, über das Geländer zu sehen. Wir freuten uns, nicht zerschmettert untenzuliegen.

Am 4. Juli trafen wir gegen $2^1/_2$ Uhr nachmittags in Nischne-Udinsk ein, das etwa 500 Kilometer von Irkutsk entfernt liegt. Wir wurden von der Polizei empfangen, die uns sogar eine Wohnung in ihrem Amtsgebäude eingeräumt hatte. Es ist nun einmal so, gewisse Ehren kommen nur großen Männern und Verbrechern zu! Ein Gendarm bereitete uns Tee, ein Gendarm machte uns die Betten, ein Gendarm kochte unser Essen. Es war die gebändigte Gewalt. Man stelle sich vor, einem strammstehenden Gorodowoi die Gerichte zu nennen, die er auf den Tisch bringen soll! Das Außerordentliche dabei war, daß die Speisen vorzüglich waren.

Während der Fürst den Polizeikommandanten und die Beamten empfing, während Ettore, der den Vorrat an Brenn- und Schmiermaterial glücklich gefunden hatte, die Maschine putzte und mit Nahrung versorgte, hatte ich einen heldenmütigen Kampf mit dem Telegraphenamte von Nischne-Udinsk zu bestehen, der damit endete, daß es mir gelang, meinen Bericht abzusenden. Nach den opiumrauchenden Telegraphisten in Hsin-wa-fu hatte ich kein seltsameres Amt mehr angetroffen. Bei Überreichung der Depesche fragte der Beamte:

„Was für eine Sprache ist dies?"

„Italienisch", erwiderte ich.

„Wir befördern nichts Italienisches."

Les Grandes Forêts étaient situées entre les villages de Bonnay et de Lamarche.

Elles ont été vers le milieu du XIXe siècle, la propriété de :

Le Comte Jean-Baptiste-Joseph-Gaspard-Ferdinand-Marie de Marchant et d'Ansembourg, né à Liège le 7 août 1780, décédé à Paris le 26 février 1866.

Il était le fils de Jean-Baptiste-Joseph-Gaspard-Ferdinand de Marchant et d'Ansembourg, Comte du Saint-Empire, Seigneur de Bonnay, Lamarche, Ville-en-Vermois, Ambly, Fleurimont, Mouzon, Pouilly, Sommauthe, Sommerance, Vaux-en-Dieulet, Vaux-lès-Mouzon, Vaux-Montreuil, Vaux-Villaine, Villers-Cernay, Villers-Semeuse, Wadelincourt, Warcq, Yoncq, Yvernaumont, Yvonville, Zandvliet, Zeebrugge, Zeerinck, Zeeuw, Zeilhem, Zeist, Zelem, Zelzate, Zemst, Zeveren, Zevergem, Zichem, Zillebeke, Zingem, Zoersel, Zolder, Zomergem, Zonhoven, Zonnebeke, Zottegem, Zoutleeuw, Zuienkerke, Zulte, Zutendaal, Zwalm, Zwevegem, Zwijndrecht, Zwijnaarde, Zwolle, Zyfflich, Zyrardow, Zytomierz, Zywiec, Zzzz

Das war zuviel! Ich lief, um mir Hilfe zu holen, und m Herrn Radionoff, unseren guten Reisegefährten, der uns anfangs nur ein Stück über Irkutsk hinaus hatte begleiten wollen und jetzt d augenscheinliche Absicht verriet, uns nicht mehr verlassen zu wollen.

Ich zog ihn nach dem Telegraphenamte und teilte ihm mein Erbitterung mit; wir sprachen beide auf den Beamten ein. Vergebli Dann hatte ich einen guten Gedanken; ich nahm ein Formular, füllte es mit einem empörten Proteste aus und ließ diesen als dringende Telegramm an den Generaldirektor der Telegraphenverwaltung von Sibirien in Irkutsk telegraphieren. Eine Stunde später war d italienische Sprache in Nischne-Udinsk amtlich anerkannt! Als Jour nalist aber sehnte ich mich von Herzen nach den kleinen chinesischen Telegraphisten zurück, die in den fernen, aus Lehm gebauten Tele graphenämtern der Wüste Gobi von jedem Verkehr abgeschnitten sind, nach jenen wackeren bezopften Telegraphisten, die an den Kopf meiner Depesche „Nummer 1" setzen mußten und sie ohne Irrtum und ohne Verspätung über alle Kabel des Orients hinweg beförderten!

Abends spät entschloß sich Freund Radionoff, uns zu verlassen. Der Wind und die Kotspritzer hatten ihm unversehens eine Augenentzündung verursacht, die es ihm nicht mehr gestattete, die Genüsse einer längeren Automobilfahrt zu würdigen. Als er sich von mir ver abschiedete, erklärte er mir mit einem Anflug vertraulicher Genugtuung:

„Wissen Sie, ich bin auch ein bißchen Journalist!"

„Wirklich?"

„Jawohl. Heute habe ich eine Depesche an die Irkutsker Zeitungen aufgegeben. Hier ist sie: „Auf Automobil Borghese erreichten wir Nischne-Udinsk 2 Uhr 35. Herrliche Fahrt."

„Ist das alles?"

„O nein! Es war noch die Unterschrift dabei."

Fünfzehntes Kapitel.

Im Jeniſſeibecken.

In der Taiga. — Kansk. — Das zuſammengekettete Rad. — Kraſnojarsk. — Die Macht der beiden Dokumente. — Der Übergang über den Kemtſchug. — Atſchinsk. — Wir bleiben ſtecken.

Niſchne-Udinsk iſt nur ein großes Dorf am Ufer der Tſchuna, eines der zahlreichen Nebenflüſſe der Angara. Wir fuhren des Morgens um 4 Uhr durch ſeine ſchmutzigen Straßen und jagten einige friedliche Familien von Schweinen, die ausgeſtreckt in den Pfützen der Straße längs der Häuſer ſchliefen, in die Flucht. Der eine oder andere Frühaufſteher unter den Bewohnern ſah uns mit verſchlafenem, mißtrauiſchem Geſicht nach. Dem Automobil voraus fuhr ein Polizeitarantaß, bemannt mit einem Offizier und gelenkt von einem Gendarmen, um uns den Weg nach dem 275 Kilometer entfernten Kansk zu zeigen. Bei einem Straßenübergang über den Eiſenbahndamm hielt der Tarantaß.

„Sie können jetzt nicht mehr irren," rief der Offizier; „folgen Sie nur jenem Wege dort. Do svidania!"

„Do svidania! Spasibo!" — „Adieu! Vielen Dank!" riefen wir.

Das Automobil beſchleunigte ſeinen Lauf dem neuen Ziele entgegen. Wir fuhren in einem dichten, eiſigen Nebel, der uns das Geſicht naß machte und unſere Pelze mit Tauperlen benetzte. Eine

Zeitlang hofften wir, es würde der Sonne gelingen, ihn zu zerstreuen. Die Sonne kam auch auf Augenblicke zum Vorschein, aber nur bleich. Wir riefen ihr Worte der Ermutigung zu.

„Immer tüchtig drauf los, Beste! Also los!“

Wir erblickten in jener atmosphärischen Erscheinung einen Kampf zwischen der Sonne und dem Nebel. Bald hatte der eine die Oberhand, bald die andere. Wir ergriffen natürlich für die Sonne Partei. Ettore bemitleidete sie:

„Die Ärmste, sie tut, was sie kann!“

Aber die Sonne wurde schmählich geschlagen. Sie suchte ihr Heil in der Flucht, und wir bekamen sie nicht mehr zu sehen. Der Nebel stieg, um in Form von Regen wieder herabzufallen, und den ganzen Tag über wurden wir von Wasser, Wind, Kälte und Schmutz gepeinigt. Die Straßen waren nicht so gut wie die in der Nähe von Irkutsk. Wir waren einige Male gezwungen, auf das Grün der Wiesen auszubiegen, um Löchern, tiefen Wasserlachen oder verdächtig aussehenden sumpfigen Stellen aus dem Wege zu gehen. Wir begegneten niemand mehr. Die Gegend wurde immer öder. Die Felder und Wiesen räumten ihren Platz den Bäumen. Wir betraten das Gebiet der „Taiga“, des endlosen sibirischen Waldes. Um 9 Uhr früh rollten wir bereits in seinem unheimlichen Halbdunkel dahin.

Die Straße ist eine durch den Wald gehauene Schneise. Die Menschen haben sich einen Weg gebahnt, aber auf lange Strecken ist der Wald zur Rechten wie zur Linken undurchdringlich. Die Region der Taiga erstreckt sich bis an die Steppen der Tundren; sie ist ausgedehnt wie ein Kaiserreich; in dem größten Teile dieser Welt der grünen Baumriesen hat sich die Menschheit mit Mühe nur das Durchgangsrecht erobern können. Wir fuhren viele Dutzende von Kilometern inmitten der überwältigenden düsteren Menge von Tannen, hundertjährigen Kiefern und weißstämmigen Birken. Während wir die Anhöhen hinauffuhren, hatten wir zuweilen einen Ausblick auf die endlose Waldfläche. In uns stieg das peinigende

Bamboo, a flowering plant of the grass family, found in tropical and subtropical regions. Bamboos are tall, woody plants with hollow, jointed stems. Some species grow as much as 120 feet (36 meters) high and 12 inches (30 centimeters) in diameter. Bamboos are used for many purposes, including building materials, furniture, and paper. Young bamboo shoots are eaten as a vegetable in many countries.

versperrten sie uns den Weg und verlegten uns jeden Rückzug. Man hätte sagen können, sie bewegten sich, sobald wir sie nicht beobachteten. Immer wieder verlor sich der Weg im Dickicht; es war, als sei er von diesem verschlungen. Die rötlichen, gerade aufsteigenden, riesenhohen Stämme der Kiefern waren erhaben wie Säulen. Dichte, urwaldähnlich verschlungene Gebüsche drangen bis an den Saum der Straße vor und bildeten lange, undurchdringliche Gehege, die die jungfräuliche Majestät des Waldes beschützten. An einer Stelle sprang ein großer Wolf, durch das rasche Nahen des Automobils überrascht, in eilendem Laufe quer über den Weg; wir störten das Urwaldsleben der Taiga.

Mitunter wurde der Wald lichter, wir stießen auf Blößen, dann auf Wiesen und in den Tälern auf einsame Dörfer, deren Bewohner im und vom Walde leben, umgeben von unermeßlichen Holzstößen, die vielleicht für den Eisenbahnbau bestimmt sind. Es waren Dörfer von häßlichem Aussehen; sie schienen zufrieden, daß sie nichts von der Welt wissen und ihre eigene Welt sind, und waren bewohnt von blonden Holzhauern von athletischem Körperbau. Diese Menschen sind Freunde und Feinde der Taiga; sie lieben und bekämpfen sie, strecken ihre riesenhaften Stämme zu Boden und glauben an die poetischsten Waldmärchen; die Bäume sind ihre Gefährten und ihre Opfer. In der Nähe der Isbas reihen sich, die Deichseln wie zwei Arme emporgereckt, riesige Wagen aneinander, die zum Fortschaffen der Stämme dienen, und ringsherum weiden Pferde, die vor dem Automobil scheuen und in langen Galoppsprüngen davonstürmen.

Eine Überraschung wartete unser. Mit einem Male erblickten wir zwischen den Zweigen die Telegraphenpfähle, und bald darauf befanden wir uns wieder dicht an der Eisenbahn. Ein langgedehntes Pfeifen erscholl, und ein Zug holte uns mit lautem Keuchen ein. Einige Minuten lang fuhren wir Seite an Seite mit dem Zuge. Aus den Fenstern grüßten uns die Reisenden und riefen uns Abschiedsworte zu. Aber bald entfernte uns unser Pfad wieder von der

Elefanten, und die Schulter mit vier dicken Falten, nämlich zwei vor und zwei hinter dem Vorderfuß, die Hinterbeine mit einer dicken Falte vor und einer hinter dem Schenkel, die Schwanzwurzel mit einer Falte. Die Ohren sind sehr groß, ihr Rand ist dicht mit Haaren besetzt. Der Schwanz ist lang und endigt in einen Haarpinsel. Die Haut ist dick, grau, mit einzelnen Haaren besetzt. Das Auge ist klein, der Stirnknochen ist sehr stark gewölbt. Der Rüssel ist lang und dick, am Ende mit einem kleinen Finger. Die vier Backenzähne sind sehr groß, jeder Kiefer besitzt nur zwei, die vorn stehen, jeder Zahn ist 6 Zoll lang, 3 Zoll breit und 4 Zoll dick. Sie haben jeder 20 Querleisten, die aus vier Schmelzplatten bestehen, welche durch Cement verbunden sind. Die Stoßzähne sind sehr groß, 10 Fuß lang, 1 Fuß dick, 150 Pfund schwer, sie wachsen fortwährend, sind aber nur bei Männchen stark entwickelt. Sie sind sehr dicht, fest, elastisch und haben eine feine Längsstreifung. Sie sind sehr geschätzt und werden unter dem Namen

DAS ELFENBEIN

Elefant.

in den Handel gebracht.

eine Stadt. Es lag ein Anstrich von Großartigkeit über ihr, der zu zwei Dingen herrührte: von dem Nebel, der die Umrisse der Stadt undeutlich machte und vergrößerte, und von der Anwesenheit einer gewerblichen Anlage am Ufer des Flusses. Ein junger Mann, der Aussehen nach ein Student, der sich ebenfalls auf dem Fährboot übersetzen ließ und der uns gegrüßt hatte, verstand das Wort „Fabrik", das wir von jenem Gebäude mit den hohen Schornsteinen gebrauchten, und wandte sich an uns mit den Worten:

„Nein, es ist keine Fabrik."

„Was ist es denn sonst?"

„Es würde besser für Kansk sein, wenn sie nicht bestünde. Sie verarmt das Land, statt es zu bereichern. Sie ist sein Verderb. Sie ist der Verderb Rußlands."

„Nun also, was ist es denn?"

„Eine staatliche Schnapsbrennerei."

Wir waren durchnäßt, als hätten wir den Fluß durchschwommen. Die Straßen des Ortes fanden wir überschwemmt und verlassen: nur ab und zu kam eine Droschke vorübergerumpelt. Wir kehrten in einem alten, aus Holz erbauten Gasthofe ein, dem besten der Stadt, wohin man das für uns angekommene Benzin und Öl brachte. Der Gasthof hatte keine andern Nachtgäste mehr; aber der Billardsaal im Erdgeschoß war gedrängt voll von Beamten, voller Lärm und Rauch. In der Nacht mischten sich in das weithin vernehmbare Rauschen des Regens das Stimmengewirr der Spieler und das Klappern der Billardkugeln.

Um 3 Uhr morgens waren wir schon wieder unterwegs. Wir wollten frühzeitig Krasnojarsk, das etwa 230 Kilometer entfernt lag, erreichen. Kurz vor der Abfahrt kam ein Polizeioffizier, um uns die Begleitung zweier bewaffneter Soldaten anzubieten.

„Unmöglich!" bemerkte Borghese. „Sie würden uns nicht folgen können."

„Nehmen Sie sie doch auf dem Automobil mit," riet der Offizier.

By kind permission of Messrs. Walker & Cockerell.

THE LATE MR. WILLIAM WALKER.

Mr. Walker was born in 1819, and died in 1877. His father, Mr. Thomas Walker, was a well-known Liverpool solicitor, and was the first to introduce the Calotype process into that city. Mr. William Walker was articled to his father, and on the death of the latter in 1846 he succeeded to the business, which he carried on with great success. He was a keen photographer, and was one of the first members of the Liverpool Photographic Society, which was founded in 1853. He was also a member of the Manchester Photographic Society, and of the Photographic Club, London. He was a frequent exhibitor at the exhibitions of the Photographic Society of London, and was awarded a medal for his collodion positives at the International Exhibition of 1862. He was also a contributor to the Photographic Journal, and to the Liverpool Photographic Society's Transactions. He was a skilful amateur actor, and was a member of the Garrick Club, London, and of the Green Room Club, Liverpool. He was also a member of the Athenæum Club, London, and of the Liverpool Law Society.

marſchierenden Bedeckung Schritt zu halten und ſieben Tage auf d. Fahrt nach Kraſnojarsk zu verwenden.

Von Myſſowaja bis hierher hatten wir von nichts anderm als von den Räubern ſprechen hören, und wir waren daher über dieſe Art Gefahren auf der Heerſtraße etwas ſkeptiſch. Die Bedeckung wurde dankend abgelehnt. Der Offizier machte eine Bewegung, als wollte er ſagen: „Des Menſchen Wille iſt ſein Himmelreich.“

Als Erſatz dafür baten wir wie in Niſchne-Udinsk, auf den rechten Weg geleitet zu werden. In eine Stadt zu kommen, iſt nicht ſo ſchwierig wie aus ihr herauszufinden. Der Offizier ſtieg in eine Droſchke und gab dem Kutſcher, der im Galopp davonfuhr, einen Befehl. Wir folgten.

Außerhalb der Stadt verließ uns der Offizier und ermahnte uns: „Seien Sie auf Ihrer Hut!“

Dieſer 6. Juli war einer der ſchlimmſten Tage unſerer Reiſe.

Wir wurden beſtändig von einem wolkenbruchartigen Regen verfolgt, von einer wahren Sintflut, die die Wege der Ebene überſchwemmte und die der Hügellandſchaft aushöhlte und aufwühlte. Es war unmöglich, mit einer gewiſſen Schnelligkeit vorwärtszukommen und ſei ſie für eine Maſchine von 50 Pferdekräften noch ſo bescheiden. Das Automobil glitt aus, es konnte ſich auf dem klebrigen Moraſte nicht halten; die Laufräder hörten ſtreckenweiſe auf zu greifen und drehten ſich in tollem Wirbel heulend herum, Straßenſchmutz und Waſſer in die Luft ſchleudernd. Es iſt unmöglich, einen Begriff von dem Zuſtande der ſibiriſchen Straßen bei einem ſolchen Regen zu geben.

In den Dörfern, wo die Herden mit ihren Tritten den Boden uneben machten, iſt der Moraſt tief und weich. Die Räder verſinken darin bis an die Naben, und der Schmutz ſpritzt um die Speichen herum. Auf weite Strecken hin trafen wir die ſogenannte „ſchwarze Erde“ an, die ſicher die fruchtbarſte der Welt iſt, aber auch die dem Automobilſport feindlichſte. Die ſchwarze Erde wird von der tauſendjährigen Verwitterung von Pflanzen gebildet; ſie iſt eine Art

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS

Cette voiture, de la dimension d'une petite calèche, est montée sur quatre roues, dont les deux de derrière sont plus grandes que les deux de devant. Le train de derrière est mis en mouvement par deux pédales placées à la portée des pieds du conducteur, qui, en les faisant tourner, communique le mouvement aux roues par le moyen d'une chaîne sans fin.

VOITURE A VAPEUR.

Un autre char de ce genre, mais plus grand, a été construit par M. Dietz, d'Utrecht. Il est mis en mouvement par deux hommes placés sur le devant, qui font tourner une manivelle. Il peut contenir huit personnes, et, dans un essai qui en a été fait, il a parcouru, en une heure, une distance de 12 kilomètres.

Die Frau des Bahnwärters zündete den Samowar an, [illegible] breiteten die Pelze und die wasserdichten Kleider rings um den warmen Ofen und setzten uns in das kleine Zimmer, finster und schweigsam wie Verurteilte. Seit unserer Ankunft in Sibirien hatten wir nur einen Tag gutes Wetter gehabt, und gerade an jenem Tage war eine Brücke mit uns eingestürzt. Hatte es nicht den Anschein, als verfolge uns ein tückischer Feind? Jeden Augenblick sahen wir zum Fenster hinaus. Es regnete immerzu. Der Himmel war dunkel und hing schwer herab. Es handelte sich nicht um Stunden, es handelte sich um Tage, vielleicht um Wochen.

Die Mittagszeit nahte heran. Der Bahnwärter zog seinen Mantel an, setzte die Mütze auf, nahm den Signalstab von der Wand und ging hinaus. Seine Frau eilte, die Schranken des Straßenüberganges zu schließen, und bald darauf donnerte ein langer Zug vorüber, der die Fensterscheiben erklirren und das Häuschen erzittern ließ. Er kam von Kansk. Der Wärter kehrte zurück, legte Mantel und Mütze ab, stopfte sich eine Pfeife und sagte zu uns:

„Das Wetter ändert sich nicht."

„Ist denn der Sommer immer so in Sibirien?"

„Die ältesten Leute können sich eines derartigen Sommers nicht entsinnen. Seit zwei Monaten regnet es beinahe unaufhörlich. Noch nie haben wir im Juli solche Kälte und so viel Regen gehabt. Die Feldarbeiten sind unmöglich. Im Gouvernement Jenisseisk ist die Ernte vielfach vernichtet. Wir werden in diesem Winter Hungersnot haben."

Wir konnten nicht unentschlossen sitzenbleiben, dem Vorbeifahren der Züge zusehen und in der Nähe eines Ofens Zigaretten rauchen. Wir mußten irgendein Mittel finden, über diese vermaledeite schwarze Erde hinwegzukommen, und mußten ein sinnreiches Mittel ausdenken, die Räder am Gleiten zu verhindern. Hierin lag das Problem. Auf diesen Straßen wären Zahnräder am Platze gewesen! Ettore ging hinaus und begann an der Maschine zu arbeiten. Er mußte einen

Dans cette, on voit un chasseur à l'affût, tirant sur un lièvre qui vient de lever. Le chien, qui est à l'arrêt, paraît vouloir s'élancer sur le gibier. Le fond du tableau est formé par un bois de haute futaie, dont les arbres sont dépouillés de leurs feuilles.

LE CHASSEUR AU FAISAN.

Hauteur, 0m,27 (10 p.). — Largeur, 0m,37 (13 p. 8 l.).

Le chasseur, qui est à l'affût, tire sur un faisan qui vient de s'élever. Le chien, qui est à l'arrêt, paraît vouloir s'élancer sur le gibier. Le fond du tableau est formé par un bois de haute futaie, dont les arbres sont dépouillés de leurs feuilles.

Die Kette wühlte eine außerordentliche Menge Schmutz auf und ſchleuderte ihn auf das Automobil und auf uns, ſo daß alles davon bedeckt wurde. Wir konnten nur mit Mühe die Augen offenhalten. In den Dörfern lagen in den Straßenſchmutz eingebettet Stücke Holz, Zweige, Steine, die die Ketten herausbaggerten und uns auf den Rücken warfen. Aber wir kamen vorwärts! Wir hatten keine Furcht mehr, im Moraſte ſteckenzubleiben. Der Regen, den ein eiſiger, heftiger, ſchneidender Wind uns gerade entgegentrieb, peitſchte uns das Geſicht.

Dutzende von Kilometern führte uns der Weg wieder in die Taiga zurück. Vom dunkeln Himmel herab ſammelten ſich oft die niedrighängenden Wolken um uns und umgaben uns mit einem dichten Nebel, in dem die Bäume des Waldes bizarre, geſpenſtiſche Geſtalten annahmen. Die Maſſen der Tannen zeichneten ſich in dunkeln, phantaſtiſchen Umriſſen, mit ragenden Spitzen ab, die den Türmen und Giebeln, den Konturen ſchattenhafter gotiſcher Städte glichen. Niemals erblickten wir den Horizont klar. Alles rings um uns war undeutlich und blaß. Es blieben uns von den Gegenden, durch die wir kamen, nur verworrene, unbeſtimmte Erinnerungen wie von Dingen, die wir geträumt hatten. Genau erinnern wir uns nur an das wilde Rauſchen der Bergſtröme, an das Niederklatſchen des Regens auf die Bäume und an das Rieſeln in den Gräben zu beiden Seiten der Straße — kurz, es iſt uns ausſchließlich das Bild fallender und fließender Waſſermaſſen im Gedächtnis geblieben. Die Gießbäche waren angeſchwollen und trüb, die Flüſſe voll bis zum Rande.

Aber wir fanden überall Brücken. Eine von ihnen führte über die Misbna, eine lange Brücke, die unter dem Anprall der reißenden Strömung, die gegen die Pfeiler drängte, in allen Fugen erzitterte.

Nach langen Stunden der Einſamkeit ſahen wir mit einem Male drei wie Muſchiks gekleidete, aber mit Gewehren bewaffnete Männer auf der Straße ſtehen.

„Sind das die vielbeſprochenen Räuber?“ fragten wir uns, als wir ſie erblickten.

„Oder vielleicht harmlose Zollwächter, die Jagd auf Schmuggler machen?"

Zollwächter oder Schmuggler: wir machten die Mauserpistole schußbereit und behielten jede Bewegung der drei im Auge. Die Männer ihrerseits beobachteten uns regungslos. Man sah, sie waren über ein so unerwartetes Zusammentreffen im Innern der Taiga aufs höchste erstaunt. Als wir 50 Schritt von ihnen entfernt waren, warteten sie nicht mehr. Sie flüchteten in das Gebüsch, wo sie stehenblieben und uns mit entsetzter Miene betrachteten. Sie waren so außer Fassung, daß wir ihnen mit vollem Erfolge die Börse oder das Leben hätten abverlangen können!

Es war 6 Uhr, als wir aus den Wäldern herauskamen und in dämmernder Ferne einen großen Fluß schimmern sahen, den Jenissei. Eine Stunde später langten wir an seinem rechten Ufer an, gegenüber den Glockentürmen und blauen Kuppeln von Krasnojarsk. Es ist ein prächtiger Fluß, der zwischen hohen, grünen Ufern breit und rasch dahinströmt, als hätte er Eile, sich von der langen Winterruhe zu erholen; er wird durchfurcht von Dampfern, durchschnitten von den leichten, eigenartigen heimischen Booten, die aus einem einzigen ausgehöhlten Baumstamme angefertigt sind. Vor der Stadt teilt sich der Jenissei in zwei Arme, über die wir auf großen, festen Trajektbooten übersetzten. Polizeibeamte erwarteten uns und geleiteten uns durch fast menschenleere Straßen nach einem Gasthofe. Krasnojarsk schlummerte in dem immerwährenden Lichtscheine der sibirischen Nacht.

Wir hielten uns einen ganzen Tag dort auf, einen langweiligen Sonntag, den wir im Gasthofe zubrachten, weil es draußen regnete, die Geschäfte geschlossen, die Straßen still waren und die Stadt ein verödetes Aussehen hatte, als sei die Bevölkerung vor irgendeiner drohenden unbekannten Gefahr geflohen. Wir stiegen immer wieder in den Hof hinunter, um einen Blick auf das Automobil zu werfen, das einem „großen Reinemachen" unterzogen wurde. Es hatte es auch nötig: der Schmutz war in solcher Menge in die Öffnungen der

Schlechtes gelernt, und so ist es kommen, daß wir so schlecht sind. Wir haben nicht gelernt, was wir sollten, und gelernt, was wir nicht sollten. Wir sind wie Kinder, die in der Schule nichts gelernt haben, als Unarten, und nun kommen sie nach Haus und sollen gut sein, können es aber nicht, weil sie es nicht gelernt haben. Wir sind wie Kinder, die in der Schule nichts gelernt haben, als Unarten, und nun kommen sie nach Haus und sollen gut sein, können es aber nicht, weil sie es nicht gelernt haben. Wir sind wie Kinder, die in der Schule nichts gelernt haben, als Unarten, und nun kommen sie nach Haus und sollen gut sein, können es aber nicht, weil sie es nicht gelernt haben. Wir sind wie Kinder, die in der Schule nichts gelernt haben, als Unarten, und nun kommen sie nach Haus und sollen gut sein, können es aber nicht, weil sie es nicht gelernt haben. Wir sind wie Kinder, die in der Schule nichts gelernt haben, als Unarten, und nun kommen sie nach Haus und sollen gut sein, können es aber nicht, weil sie es nicht gelernt haben. Wir sind wie Kinder, die in der Schule nichts gelernt haben, als Unarten, und nun kommen sie nach Haus und sollen gut sein, können es aber nicht, weil sie es nicht gelernt haben. Wir sind wie Kinder, die in der Schule nichts gelernt haben, als Unarten, und nun kommen sie nach Haus und sollen gut sein, können es aber nicht, weil sie es nicht gelernt haben. Wir sind wie Kinder, die in der Schule nichts gelernt haben, als Unarten, und nun kommen sie nach Haus und sollen gut sein, können es aber nicht, weil sie es nicht gelernt haben. Wir sind wie Kinder, die in der Schule nichts gelernt haben, als Unarten, und nun kommen sie nach Haus und sollen gut sein, können es aber nicht, weil sie es nicht gelernt haben. Wir sind wie Kinder, die in der Schule nichts gelernt haben, als Unarten, und nun kommen sie nach Haus und sollen gut sein, können es aber nicht, weil sie es nicht gelernt haben.

Mr. Miller came from Cornwall to Penn in 1844, and resided at Penn Hall. He died on May 1, 1887, in his seventy-fifth year. He was a man of strong character, and was highly esteemed by all who knew him. He was a member of the Methodist Episcopal Church, and was a liberal supporter of the cause of Christ. He was a kind husband and father, and his memory will be cherished by his family and friends.

Mr. Miller was a native of Cornwall, England, and came to America in 1844. He was a man of strong character, and was highly esteemed by all who knew him. He was a member of the Methodist Episcopal Church, and was a liberal supporter of the cause of Christ. He was a kind husband and father, and his memory will be cherished by his family and friends.

es mit der Schiffahrt zu Ende. Krasnojarsk wird fortan kein Seehafen mehr sein!

Am Abend herrschte im Gasthofe gewaltiges Leben. Es fand eines jener großen sibirischen Bankette statt, welche an die Üppigkeit antiker Gastmähler erinnern.

Zwei unserer englischen Freunde stiegen am Morgen des 8. Juli früh 4 Uhr in eine Droschke und zeigten uns den Weg aus Krasnojarsk heraus. Braucht es noch einer besonderen Versicherung, daß es regnete? Einen Kilometer von dem Ort verabschiedeten wir uns von unseren Führern mit einem herzlichen „Good bye!" und fuhren auf schauderhaften Wegen über leichte, grasbewachsene Anhöhen weiter. Es ging bergab und bergauf, wie wenn ein Kahn über die Täler und Kämme der Wellen tanzte. Es begann eine Fahrt, die der des gestrigen und vorgestrigen Tages glich, durch Wiesen und Wälder und kleine Strecken bebauten Landes in der Nähe der Dörfer; alles war naß, düster, traurig. Langsam verflossen die Stunden, langsam wurden die Kilometer zurückgelegt, und die kleinen Zwischenfälle der Reise, das komische Erstaunen der Muschiks, das Scheuen der Pferde, unsere Ankunft auf ländlichen Märkten, auf denen wir die lächerlichsten Verwirrungen anrichteten, vermochten nicht, uns aufzuheitern und uns zum Sprechen zu bewegen. Finster und verärgert saßen wir auf unseren Plätzen.

Mitunter empfanden wir einen wahren Haß gegen unser Geschick wie gegen einen Feind. Wir waren der Ansicht, daß ein feindlicher Wille uns absichtlich Schwierigkeiten in den Weg legte. Denn es waren nicht unvermeidliche Hindernisse wie die Gebirge von Kalgan oder der Lauf des Iro; nein, es waren Schwierigkeiten, die eine Stunde vor unserer Ankunft nicht vorhanden gewesen sein konnten und die eine Stunde später nicht mehr vorhanden sein würden. Sie schienen geschaffen, uns zu ermüden, uns zu erbittern. Wir befanden uns in der für gewöhnlich trockenen Jahreszeit, und doch hörte es nicht auf zu regnen. Diese Straßen hätten ausgezeichnet sein müssen und waren

unpaſſierbar; ein ſonniger Tag hätte ſie in guten Zuſtand verſetzt, und die Sonne kam nicht zum Vorſchein. Unſere Berechnungen, unſere Vorausſicht — alles war umgeſtürzt. Wir hatten geglaubt, in einem Tage von Kraſnojarsk nach Tomsk zu gelangen, und wir würden drei, vielleicht gar vier dazu brauchen! Sibirien zeigte ſich hartnäckig, als wollte es uns nicht durchlaſſen, und wir fühlten, wie ſich unſer gereizter Wille in Eigenſinn verwandelte.

Gegen 9 Uhr gelangten wir an das Ufer eines Fluſſes, des Kemtſchug, eines Nebenfluſſes des Tſchulym, der ſeinerſeits wieder ein Nebenfluß des Ob iſt; es war bei Bolſchaja, einem kleinen Dorfe, das den Namen des „großen" führt.

Wir fragten nach dem Trajektboot, dem gewohnten Paravieda, das die Telegas überſetzt.

„Es war eins vorhanden," antworteten uns die Einwohner, die ſich ſofort um uns verſammelten, „aber das Hochwaſſer hat es mitgeriſſen und zum Sinken gebracht. Es liegt eine halbe Werſt von hier im Waſſer."

Wir fragten, ob eine Brücke in der Nähe ſei. Die Landleute überſchritten den Fluß auf einem gebrechlichen, zwei Hände breiten Stege, auf dem es ſchon gefährlich war, ſich zu Fuß darüber zu wagen.

„Es war eine Brücke da," erklärten ſie uns, „aber das Hochwaſſer hat ſie zerſtört."

„Dann wird es wohl eine Furt geben."

„Nein. Der Fluß iſt in der Mitte über Mannshöhe tief, und man kann nicht hinüberwaten."

So wollten wir die Eiſenbahnbrücke benutzen, wie wir es in Transbaikalien getan hatten.

„Wo iſt die Eiſenbahn?" fragten wir.

„Dort unten, zehn Werſt von hier."

„Gibt es eine Straße, auf der man hingelangen kann?"

„Nein."

„Einen Fußweg?"

„Nein. Es ist lauter Wald, und man kommt nur zu Fuß oder zu Pferde fort.“

Wir waren ratlos. Ein kleiner Fluß wie der Kemtschug schlug uns ein Schnippchen! Wir rechneten aus, wieviel Zeit der Bau eines breiten, festen Flosses in Anspruch nehmen würde: es waren mindestens zwei Arbeitstage. Da griffen wir zu einem Gewaltmittel. Wir ließen den Staroſten rufen.

Es war ein alter Muschik mit weißem Barte, bekleidet mit einem samtenen, mit Stickereien besetzten Armiak, der ihm das Aussehen eines heruntergekommenen Bojaren gab. Fürst Borgheſe überreichte ihm die amtlichen, vom Ministerium des Innern und dem Polizeidirektor des Kaiserreiches ausgestellten Schriftstücke, die allen Behörden befahlen, uns jede Hilfe und jeden Schutz angedeihen zu lassen, und sagte zu ihm in feierlichem Tone:

„Lesen Sie!“

Unglücklicherweiſe konnte der Staroſt nicht lesen und betrachtete würdevoll die Dokumente, die er verkehrt in der Hand hielt. Aber ein junger Mensch, der eine Militärmütze trug, nahm sie ihm aus der Hand und las sie den versammelten Einwohnern laut vor.

Der Staroſt verneigte sich tief. Was auf jene wackeren Leute den meisten Eindruck machte, war der Titel des Fürsten und seine Eigenschaft als Parlamentsmitglied.

„Er ist Mitglied der italienischen Duma!“ hörten wir sie in bewunderndem Tone wiederholen.

„Er ist ein Knjäs.“

„Er hat eine Podoroschnaja von der Regierung.“

„Es ist so gut, als wäre er ein Kurier des Kaisers!“

Der Staroſt fragte, was er tun solle. Der Fürst erwiderte ihm, er müsse unbedingt vor Abend noch in Atschinsk sein. Er müsse daher sobald wie möglich über den Fluß. Es wurde eine kurze Beratung unter den Muschiks gehalten, an deren Schlusse der Alte mit einer Verbeugung erklärte, er hoffe uns in einigen Stunden über den

Anschlag [ging] [ein] [in] [die] [Luft]. Und [wie] [ein] [Mann] [stürzten] [sich] [alle] [auf] [die] [Tür]. Sie [war] [nicht] [zu] [öffnen]. [Sie] [war] [verschlossen]. [Sie] [war] [verrammelt]. [Sie] [war] [verbarrikadiert]. [Sie] [war] [verschanzt]. [Sie] [war] [verkeilt]. [Sie] [war] [verbolzt]. [Sie] [war] [verriegelt]. [Sie] [war] [verschraubt]. [Sie] [war] [verschweißt]. [Sie] [war] [verdammt] [noch] [mal] [zu].

Im Lastwagen. 1931

Es war [ja] [klar] [da] [drin]. Hier [sollte] [der] [gestürzte] [Herr] [Regent] [in] [die] [Verbannung] [gebracht] [werden]. Hier [sollte] [er

Als alles fertig war, kamen wir eiligſt heran. Das Automobil wurde angeſeilt und auf das Fährboot gezogen, und dieſes begann ſeine Fahrt, von den im Waſſer ſtehenden Männern geſchleppt, geſtoßen und begleitet. Das an ihm befeſtigte Seil war auf das andere Ufer geworfen worden, wo eine große Schar von Männern daran zog. Auch die Ausſchiffung ging leicht vonſtatten. Das Automobil wurde wie ein Triumphwagen von der von Waſſer und Schweiß triefenden, aber mit ihrem Erfolge zufriedenen Menge an das Ufer gezogen.

Nachdem wir unter die wackeren Bewohner von Bolſchaja eine entſprechende Belohnung verteilt hatten, ſetzten wir um die Mittagszeit unſere Reiſe unter herzlichen Abſchiedsrufen fort. Die Straße wurde etwas beſſer. Streckenweiſe begannen wir auf Steppengebiet zu ſtoßen. Um 3 Uhr kam Atſchinsk in Sicht, das 200 Kilometer von Kraſnojarsk entfernt iſt.

Atſchinsk taucht vor dem, der von Oſten kommt, mit einem Male auf und bietet einen ungemein maleriſchen Anblick dar. Man fährt durch Birkenwäldchen, dann ſenkt ſich die Straße, und in der Vertiefung entdeckt man zwiſchen Bäumen die Kuppeln und Glockentürme der Stadt, bald darauf auch die kleinen weißen Häuſer, deren Dächer gegen einen großen Fluß, den Tſchulym, geneigt ſind, jenſeits deſſen ſich eine unermeßliche Ebene im Dunſte der Ferne verliert.

Vor den Toren von Atſchinsk hatte ſich eine Anzahl Bürger verſammelt, die uns ankommen ſehen wollten. Sie hatten ihre Tarantaſſe unter die Bäume geſtellt und erwarteten uns am Rande des Weges. Ein Polizeioffizier machte uns Zeichen durch Wehen mit dem Taſchentuche. Als er uns halten ſah und fürchtete, daß er ſich uns mit Worten nicht verſtändlich machen könne, begann er eifrig mit ausdrucksvollen Geſten das Eſſen, Trinken und Schlafen anzudeuten, mit einer Mimik, die die Umſtehenden ſehr zu beluſtigen ſchien. Wir baten den Offizier, auf dem Automobil Platz zu nehmen und uns an den Ort zu geleiten, wo man eſſen, trinken und ſchlafen könne. Er ſchien ſehr erſtaunt zu ſein, als er ſich ruſſiſch anreden hörte.

Das Gerücht von unserer Ankunft hatte sich in ganz Atschinsk verbreitet. Die Leute standen am Fenster und liefen aus den Läden. Wir kamen an niedrigen Gebäuden vorüber, die mit festen Gittern versehen und von Schildwachen umgeben waren; es waren die bekannten Gefängnisse. Auch hierher war die große Nachricht gedrungen. Die Sträflinge erwarteten uns. Hinter den Fenstern drängten sich die geschorenen Köpfe einer über dem andern, so daß sie wie übereinandergeschichtet erschienen; Dutzende von Händen umklammerten krampfhaft die Eisenstäbe, und auch im Halbdunkel des Innern war ein Aufleuchten gieriger Blicke zu bemerken.

Wir wohnten in einer elenden Herberge aus Holz, die sich den stolzen Titel „Hotel" gab. Es war der beste Gasthof der Stadt. In der Nacht kamen Männer und klopften an die Tür. Niemand öffnete, weil sich in der Herberge niemand befand als wir. Ein junger Mann war spät abends von draußen gekommen, um uns das Essen zu bringen, und war dann wieder gegangen. Die Männer schrien, sie wollten ins Haus, und sie kamen auch hinein; beim Scheine einer Kerze drangen sie in unsere Zimmer und verlangten gebieterisch eine Schlafstätte. Es waren Kaufleute, in Pelze gehüllt und mit Straßenschmutz bespritzt, die von irgendwoher gekommen waren.

Es gelang uns aber, sie zu bewegen, ihr Heil anderwärts zu versuchen, und lärmend entfernten sie sich wieder. Um 3 Uhr früh erschien der junge Mensch mit einem angezündeten Samowar für unseren Tee. Dieser Gasthof — wenn ich mich recht entsinne, nannte er sich „Hôtel d'Europe" — hatte sicherlich die sonderbarste Art der Bedienung, eine Bedienung, die außerhalb des Hauses wohnte. Wenn uns die Polizei nicht hergeführt hätte, so hätten wir glauben können, wir seien in einen Hinterhalt geraten.

Um $3\frac{1}{2}$ Uhr brachen wir schon wieder auf. Unsere Morgentoilette war bald gemacht, da wir in den kleinen Städten angekleidet zu Bett gehen mußten; in unsere Pelze gehüllt, lagen wir in den leeren Bettstellen, mit einem Sacke als Kopfkissen. Wir beeilten uns, die

Waſchungen auf dem Hofe unter großem Waſſerverbrauch vorzunehmen zur Überraſchung der Sibirier, die ſich unter einer Art Tropfenzähler zu waſchen pflegen, der in einer halben Stunde ein Glas Waſſer von ſich gibt. Die Muſchiks nehmen, wenn ſie einmal Luſt haben ſich zu waſchen, den Mund voll Waſſer, um es zu erwärmen, ſpucken dann ein wenig davon auf die hohle Hand und reinigen ſich damit das Geſicht.

Der Polizeikommandant, bei dem wir am Abend den Tee eingenommen hatten, hatte uns mitgeteilt, daß außer den Räubern, an die wir uns ſchon gewöhnt hatten, noch eine andere Gefahr zu fürchten ſei: die Sümpfe. Wir müßten ſorgfältig achtgeben, um die richtige Straße nach Mariinsk einzuſchlagen, wo wir am nächſten Tage, 9. Juli, übernachten wollten, und uns nicht in den mäandriſchen Sümpfen der Ebene des Tſchulym zu verirren. Um dieſes Unglück zu verhüten, bot er einen Führer in der Perſon ſeines Leutnants an, der uns auf die richtige Straße geleiten ſollte. In der Tat fuhr der Leutnant am Morgen in einem von zwei prächtigen Pferden gezogenen Tarantaß uns voraus.

Der Himmel war regneriſch; es war kalt. Unterhalb der Stadt ſetzten wir über den Tſchulym auf einem der üblichen ſibiriſchen Fährboote, das aus einer von zwei Booten getragenen Plattform beſtand und einem breiten Floſſe glich, und fuhren dann, beläſtigt von wahren Wolken von Inſekten, über die niedrige, grasbewachſene Ebene, die hier und da mit Binſen bedeckt iſt, den Anzeichen ſumpfigen Bodens. Der Weg war moraſtig, aber nicht ſchwierig. Es behagte uns nicht, langſam hinter dem Tarantaß herzufahren, und wir ſtanden ſchon im Begriff, ihn zu überholen und uns von dem bärtigen Offizier, unſerem Führer, zu verabſchieden, feſt davon überzeugt, den Sümpfen des Tſchulym ſehr wohl die Stirn bieten zu können, nachdem wir über die des Chara-gol triumphiert hatten, als das Automobil plötzlich anhielt und ſich nach einer Seite neigte.

Wir waren ſteckengeblieben. Die Sümpfe des Tſchulym forderten gebieteriſch unſere Aufmerkſamkeit.

Sechzehntes Kapitel.

Das gelehrte Tomsk.

Auf dem Wege nach Mariinsk. — Im Moraſt. — Unſere Freunde die Muſchiks. — In Rucken und Stößen. — Entmutigung. — Das „große Tier“. — Im Gebüſch ſteckengeblieben. — Tomsk. — Nach Kolywan. — Der Ob und ſeine Sümpfe. — Kolywan.

Das Automobil war mit den Hinterrädern eingeſunken. Ettore, der am Steuer ſaß, bemerkte bedauernd:

„Wenn ich raſcher gefahren wäre, wäre ich vielleicht darüber hinweggekommen.“

Überzeugt, daß die Schuld auf ſeiner Seite läge, wollte er ſich ohne Hilfe befreien, indem er den Motor in heftigen Rucken antrieb, bald vorwärts, bald rückwärts. Aber die Räder glitten aus, drehten ſich in den Löchern und wühlten ſich tiefer ein, ſo daß uns, die wir zu ſchieben verſuchten, Spritzer ſchwarzen Schlammes auf den Rücken und ins Geſicht flogen.

„Es iſt nutzlos! Wir brauchen Hilfe!“ rief Don Scipione.

Der Offizier ließ den Tarantaß wenden und jagte der Stadt zu, um Leute und Balken zu ſuchen. Eine Stunde ſpäter langten Gendarmen an, Soldaten, alle bewaffnet, die von einer Wachabteilung hergeſchickt worden waren; ſie wurden von einem hünenhaften, bärtigen Sergeanten befehligt, der ausſah wie ein napoleoniſcher Sappeur. Es kamen auch Schiffer vom Tſchulym mit Brettern. Es bedurfte zweier

voller Stunden, bis die schwere Arbeit glückte, die Maschine zu heben und aus dem Sumpfe zu ziehen.

Wieviel verschiedene Menschen hatten wir schon an dem Automobil arbeiten, es schieben, ziehen, heben gesehen! Wieviel Sprachen hatten dieselben Gedanken im Keuchen der Anstrengung ausgedrückt, wieviel Wille hatte sich mit dem unseren vereinigt! Die Schar jener russischen Soldaten mit den charakteristischen großen Kapuzenmänteln, die wie Mönchskutten aussahen, mit den gewohnten flachen Mützen, mit den hohen, plumpen Stiefeln, den Patronentaschen am Gurte, den langen Säbel an der Seite, alle rings um die große, graue Maschine beschäftigt, gehorsam dem Befehle des riesenhaften Sergeanten, gegen die Speichen der Räder gestemmt: diese Schar machte einen kriegerischen Eindruck. Man konnte an eine Schlachtepisode, an die Rettung einer seltsamen Kanone denken!

Wir durchquerten hierauf die weite Ebene ohne weitere Zwischenfälle und gelangten in endloses, wellenförmiges Gelände mit bald kahlen, bald waldigen Hügeln. Je weiter wir kamen, desto weniger fahrbar war die Straße: überall gab es Löcher, Furchen, Gräben. Wir wählten daher bald den einen, bald den andern Feldweg, infolge der beständigen Selbsttäuschung des Menschen, daß die Stelle, an der er sich nicht befindet, die bessere sei. Wahrscheinlich entspringt der Neid aus dieser Täuschung. Mitunter verloren wir den Weg und mußten bis zum letzten Dorfe zurückkehren, um ihn wiederzufinden. Immer hielt uns die Hoffnung aufrecht, im nächsten Augenblick auf jene vortreffliche Heerstraße zu gelangen, die sämtliche Landkarten uns verhießen und die zu suchen wir herb enttäuscht 2000 Kilometer durchfuhren. Je länger wir sie vergebens suchten, für desto näher hielten wir sie: in der großen Entfernung, die wir zurückgelegt hatten, ohne auf sie zu stoßen, erblickten wir einen unwiderleglichen Beweis für ihre unmittelbare Nähe.

Die Landschaft nahm den Charakter ermüdender Eintönigkeit an, überall Steppe mit Gruppen von Blumen und Birken und

Eine Panne auf einer sibirischen Straße.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R

kleinen Sümpfen. An einer blumenreichen Stelle mußten wir anhalten, um eine Pneumatik zu wechseln, wobei sich einige Muschiks um uns versammelten, die mit ihren Telegas vorüberkamen. Sie wohnten der Verrichtung mit großem Interesse bei, befühlten den Gummi, sprachen untereinander, befühlten ihn wieder; das Aufblasen mittels der Luftpumpe wurde von ihnen mit überzeugten Ausdrücken gebilligt. Aus ihren Gesprächen entnahmen wir, daß sie sich eine sehr sonderbare Ansicht über das Automobil gebildet hatten, die gleich nach der der Chinesen von dem eingeschlossenen Pferde kam, eine Ansicht, die, wie wir später unter andern Umständen fanden, eine der natürlichsten für die Denkungsweise des Muschiks war. Das, was ihm am Automobil am meisten auffiel, war die Dicke der Gummireifen, und in diesen Reifen erblickte er das ganze Geheimnis der Bewegung. In den Gummireifen liegt die Kraft, die Geschwindigkeit: sie enthalten die wunderbare Maschine, die die Räder dreht; deswegen sind diese auch so groß. Der Chinese ist grüblerisch, der Slawe schlicht; der eine hat zuviel Einbildungskraft, der andere zuwenig. Der Muschik ist dem Wahrscheinlichen stets näher; man könnte sagen, er sieht die Dynamomaschine im Geiste vor sich.

Um 5 Uhr abends setzten wir auf einer Fähre vor der Stadt Mariinsk über den Kija. Trotzdem er den Anschein eines großen Flusses hat, ist der Kija doch nur ein Nebenfluß des Tschet, eines Nebenflusses des Tschulym. Es handelte sich im Grunde um einen seichten Fluß; er führte aber Hochwasser und erschien uns ziemlich ansehnlich. Das andere Ufer stand voller Menschen. An ihrer Spitze befand sich der Pristaf, ein schöner, alter, mit dem Andreaskreuze geschmückter Mann, der uns feierlich begrüßte. Nachdem er uns willkommen geheißen hatte, bat er uns, langsam, sehr langsam in den Ort einzufahren. Fürst Borgheſe beruhigte ihn, es würden keine Unglücksfälle vorkommen.

„Nein, nein, ich weiß es", erwiderte der Pristaf mit höflichem Lächeln. „Ich ersuche Sie nur, langsam zu fahren, damit die meine

Leitung unterſtehenden Bürger Sie mit voller Bequemlichkeit bewirten können."

Dieſe Bitte des väterlichen Gebieters der Stadt war völlig zwecklos, da die Straßen von Mariinsk ſich in einem ſolchen Zuſtande befanden, daß ſie uns von ſelbſt zu prozeſſionsmäßig feierlichem Fahren nötigten. Die Menge umringte uns, die Knaben natürlich in erſter Reihe, und zwiſchen den Fußgängern bewegten ſich Reiter und Droſchken mit dem ariſtokratiſcheren Teile der Bevölkerung. Wir wurden in ein „Semſtwoſkaja Dom" geleitet, nachdem wir von früh $3^1/_2$ Uhr bis abends $^1/_2 6$ Uhr, das heißt in vierzehn Stunden ununterbrochener Fahrt, 160 Kilometer zurückgelegt hatten, alſo nicht ganz $11^1/_2$ Kilometer in der Stunde. Am nächſten Tage ſollten wir allerdings noch weniger leiſten.

Wir erhoben uns um 2 Uhr und brachen um 3 Uhr auf. Wir hatten die Stunde der Abfahrt immer früher angeſetzt, um von der Klarheit der Nacht — denn das ſchöne Wetter zur Nachtzeit hielt an — und von der beſtändigen Helligkeit Nutzen zu ziehen. An dieſem Tage, 10. Juli, wollten wir gegen 1 oder 2 Uhr das 237 Kilometer entfernte Tomsk erreichen und uns auf dieſe Weiſe faſt einen halben Tag Ruhe gönnen. Aber das Schickſal hatte es anders beſtimmt, und ſeine Beſchlüſſe ſind bekanntlich unwiderruflich.

Die Straße war anfangs gut, zuletzt aber ſchauderhaft. Ich habe ſchon geſagt, daß man ſich keine Vorſtellung machen kann, wie ſchlecht die ſibiriſche Straße bei Regenwetter iſt, und doch gibt es vom Standpunkt des Automobilſports aus noch etwas Schlimmeres: das iſt die ſibiriſche Straße nach dem Regen. Wenn es regnet, iſt der Moraſt tief, aber weich und flüſſig, das Fahren gleicht dem Paſſieren einer Furt; die Räder gleiten, rutſchen, ſchleifen über den Boden hin, ſie tun alles eher als ſich drehen, aber ſie bleiben nicht ſtecken. Hat es jedoch aufgehört zu regnen und die Straße beginnt zu trocknen, ſo wird der Moraſt klebrig, das Automobil verſinkt und kann nicht weiter. Einſinken iſt viel ſchlimmer als Gleiten.

Mitte 1934 für strategischen Luftkrieg zuständig. Mit dem Amt Ausland/Abwehr im Reichskriegsministerium unter Admiral Wilhelm Canaris, das für Spionage und Sabotage zuständig war, hatte Wever nichts zu tun.

Generaloberst Ludwig Beck mit seinen Adjutanten

Beck (Bild 16) war überzeugt davon, daß Hitler den Krieg wollte, und er hielt ihn für einen Verbrecher. Er sah es als seine Pflicht an, Hitler zu stürzen, bevor dieser Deutschland in den Krieg führte. Er war der Ansicht, daß ein Krieg gegen die Tschechoslowakei, der sich aus Hitlers Politik ergeben mußte, mit großer Sicherheit einen Weltkrieg auslösen würde, in dem Deutschland besiegt werden würde. Er war der Meinung, daß Deutschland nicht stark genug war, um Europa zu beherrschen, und daß es nicht stark genug war, um mit der Sowjetunion fertig zu werden. Deutschland, sagte er, könne «die Rolle einer Weltmacht nicht spielen, ohne sich zu übernehmen». Er war der Ansicht, daß Deutschland nur dann stark sein könne, wenn

In Tomsk erzählte ein glaubwürdiger Beamter Pierre Leroy-Beaulieu, dem bekannten Erforscher des zeitgenössischen Rußlands, von einem Ochsen, der zur Zeit der Schneeschmelze vor der Tür seines Stalles im Morast ertrunken sei. Ich führe einen so hervorragenden Gewährsmann an, weil die Tatsache unglaublich erscheinen könnte, während sie im Grunde keine Übertreibung enthält. Es genügt, durch Sibirien zu reisen, um sich davon zu überzeugen. Im Schmutze der Dörfer ertrank auch unsere Geduld. Die Bewohner legen, um sich einen Weg zu schaffen, Bretterstege längs der Häuser an, und um den Wagen das Durchkommen zu erleichtern, werfen sie Reisigbündel, Baumzweige und Stroh auf den Morast. Aber diese Füllmittel gaben unter der Last des Automobils nach. Auf manchen Straßen, zweifellos den besten, sind Baumstämme querüber gelegt, so daß eine Art einfacher Pflasterung entsteht, die wir mitunter auch fern von den Dörfern antrafen; unsere arme Maschine schnellte dann in einem fort in die Höhe und drohte jeden Augenblick in Stücke zu brechen. Aber in den Dörfern fanden wir zum Glück dicht neben dem Übel auch das Heilmittel: die Bewohner erwiesen sich stets freundlich und hilfsbereit.

Wären die Muschiks wirklich jene Räuber, als die sie geschildert werden, so hätten sie uns hundertmal in voller Seelenruhe ausplündern können. Wir haben in ihnen Freunde gefunden voller Gutmütigkeit, Selbstverleugnung, Schlichtheit, Klugheit und Unermüdlichkeit. Die Frauen glaubten freilich, unser Wagen werde vom Teufel in Bewegung gesetzt, und machten wiederholt mit dem Daumen das Zeichen des Kreuzes; aber die Männer zeigten keine Furcht vor ihm, namentlich wenn der Teufel ihnen Gelegenheit bot, einige Rubel zu verdienen.

Mit Hilfe der Bauern stellten wir gewaltige Hebel her, die die Maschine in die Höhe hoben und gestatteten, Steine oder Holzklotze unter die Räder zu legen. Diese Rettungsarbeiten dauerten immer einige Stunden.

Fern von den Dörfern, ohne Hoffnung auf rasche Hilfe, war unsere Lage beängstigend. Das Automobil war dermaßen mit Schmutz

dadurch, daß der Zutritt der Luft zum Kühlapparat unmöglich geworden war. Der zu angestrengter Tätigkeit genötigte Motor erwärmte sich und stromte eine glühende Hitze aus; er drohte zu schmelzen. Mitten zwischen soviel Schlamm fanden wir kein Wasser, um den Kühlapparat neu zu füllen, der aus dem Verschlußventil unter Pfeifen Dampfwolken ausstieß. Wenn dieses Ventil geöffnet war, in der Hoffnung, das die Zylinder umspülende Wasser abzukühlen, so

Hebung der „Zivile" aus dem Schmutze eines Torfes.

stieg eine hohe Säule kochenden, dampfenden Wassers daraus empor, ein wahrer Geiser, der uns zurückfahren ließ und uns zwang, das Gesicht mit dem Arme zu bedecken. Wir mußten mit dem Spaten im Morast herumgraben, Löcher aushöhlen und warten, bis sich etwas erdiges Wasser angesammelt hatte, um ein Glas auf einmal schöpfen zu können. Und mit diesem zähen Schlamme füllten wir den Kühlapparat von neuem. Der Benzinverbrauch war riesig; der Akzelerator mußte unausgesetzt in Tätigkeit sein; wir waren stets von Wolken weißen, scharfriechenden Dampfes umgeben.

Über die Gräben ging es im Fluge hinüber, da wir den mit Morast bedeckten Grund fürchteten. Dann richtete sich das Automobil

Digitized by Google

mit den Vorderrädern in die Höhe und schlug heftig auf den Boden auf. Bei einem dieser Sätze hörten wir einen metallischen Klang, als ob etwas zerspränge. Der hintere Teil des Automobils war mit solcher Kraft auf den Boden aufgestoßen, daß der Benzinbehälter auf der Erde schleifte und die eiserne Hülle abgestreift wurde wie eine Orangenschale. Stundenlang schwiegen wir. Ein erster trüber Schatten des Zweifels legte sich über unsere Siegeshoffnungen.

Bisher hatten wir uns der Täuschung hingegeben, jede sich darbietende Schwierigkeit, jede Gefahr sei die letzte. Wir glaubten, die Reise bei dem schlechten Ende begonnen zu haben, und daß, je weiter wir vorwärtskämen, alles desto leichter gehen müsse. Jetzt bemerkten wir aber, daß sich die Hindernisse steigerten. Noch nie hatten wir eine so schlechte Straße angetroffen, und wir befanden uns noch kaum in der Mitte Sibiriens! Jeden Tag arbeiteten wir, ohne uns Ruhe zu gönnen, sechzehn, achtzehn Stunden unermüdlich, um über diese niederträchtigen Strecken hinwegzukommen. Würde aber das Automobil solchen Anstrengungen gewachsen sein, für die es nicht geschaffen war? Die Maschine selbst war ja noch unversehrt, aber die Karosserie war bei den Stößen und Rucken aus den Fugen gegangen, der Zusammenhang ihrer Teile war gelockert, sie schwankte hin und her, und wir fühlten unter unseren Füßen das Auseinanderweichen der Bretter. Die Behälter drohten von ihren Plätzen herabzufallen. Ich fragte den Fürsten schließlich:

„Kann das noch lange so fortgehen?"

„Nein", entgegnete er.

„Wie lange kann das Auto noch Widerstand leisten?"

„Höchstens 500 Kilometer."

In diesen Augenblicken der Entmutigung waren wir überzeugt, daß uns noch Tausende von Kilometern ebenso schlechter Wege erwarteten. Es war also zu Ende!

Wir überwachten den Gang des Automobils mit einer Furcht, die nicht frei von Zuneigung war. Wir hatten schließlich diese Maschine,

Es war Sonntag Nachmittag. Alle Kameraden des Bataillons waren in Ruhe. Ich hatte mich mit meinem Freunde Hans Bruckner, der Offizier bei der 2. Kompagnie war, in die Gemeinschaftsräume der Offiziere begeben. Wir saßen Zigarren rauchend und Kaffee trinkend beisammen und plauderten. Da kam ein Bote in den Raum hineingestürzt und meldete, daß Hans Bruckner sofort zum Kompagnieführer kommen solle.

KARNEVALSPRINZESSIN

Hans Bruckner hatte nur vor kurzer Zeit Urlaub gehabt. Ich wußte, daß er sich mit einer Karnevalsprinzessin verlobt hatte und daß sie gestern Nachmittag in Berlin eingetroffen war. Sie wollte hier mit seiner Mutter und den Geschwistern ihr Wiedersehen feiern. Ich wußte, daß Hans Bruckner sich darauf freute.

Als er jetzt den Befehl erhielt, sofort zu seiner Kompagnie zu kommen, blickte er mich an. Ich sah, daß er blaß geworden war. Er sagte: „Ich muß sofort zu meiner Kompagnie. Du weißt, was das bedeutet. Ich habe meine Braut noch nicht gesehen. Sie ist heute angekommen. Ich muß sofort fort. Ich kann nicht anders."

Möglichkeit, ihn zu umgehen. Rechts und links dichter Wald von Birken und Tannen — ein versprengtes Stück Taiga. Der Fürst stieg ab, um das Gelände zu prüfen, watete in den Sumpf hinein und fühlte, wie seine Füße im Moraste versanken. Es gab kein anderes Mittel als Eile.

Das Automobil fuhr zurück, nahm einen Anlauf, schoß in den Graben hinein, den Morast mit seinen Vorderrädern zerteilend, und stürmte mit einem furchtbaren Katzensprunge weiter. Schon glaubten wir die Gefahr vorüber, als wir uns festgehalten fühlten, während der Motor fortarbeitete. Die Maschine war nicht ganz hinübergekommen, die Hinterräder waren bis an die Ränder eingesunken. Sie saßen fest und unbeweglich wie in einem Schraubstock, und weder der Anstrengung des Motors noch der Kraft unserer Arme gelang es, sie von der Stelle zu rücken.

In der Entfernung von drei Kilometern mußte ein Dorf liegen: Turuntajewa. Don Scipione ließ uns zur Bewachung des Automobils zurück und machte sich auf den Weg, um Hilfe zu holen. Nach einer Stunde sahen wir ihn zurückkommen in Begleitung von zehn Muschiks, die vier Pferde führten. Die Bauern hatten ihm auf seine ersten Bitten nicht folgen wollen, bis er dem Staroſten seine wundertätigen Schriftstücke gezeigt hatte.

Die Pferde wurden angespannt und zogen, und die Männer zogen mit, aber alle ihre Anstrengungen waren vergebens. Die Muschiks zerstreuten sich daher im Walde, um Bäume zu fällen und sie zu Hebeln zurechtzuhauen.

Gegen $9\frac{1}{2}$ Uhr machten wir uns von neuem an die Arbeit. Mit Hilfe der Hebel war die Befreiung leicht. In wenig mehr als einer halben Stunde konnten wir unsere Fahrt fortsetzen, um in dem Dorfe Turuntajewa im Hause einer alten Bäuerin zu übernachten.

Heute hatten wir den ersten Monat unserer Reise vollendet!

Früh 3 Uhr verließen wir Turuntajewa. Nach Zurücklegung von etwa 20 Kilometern gelangten wir in ein großes Dorf: Chalde-

jewa. Bevor wir es durchfuhren, wollten wir ſeinen Straßenſchmutz kennen lernen und fanden ihn unpaſſierbar. Wir klopften an die Isba des Staroſten und baten ihn, uns fünf ſtarke Zugpferde zu beſchaffen.

In dieſem Augenblick kam ein von zwei Pferden gezogener Tarantaß an, und heraus ſtieg ein Polizeioffizier, der uns dienſteifrig fragte, was vorgefallen ſei.

„Nach Tomsk," erklärte er uns, „iſt das Gerücht gedrungen, Sie ſeien angefallen worden. Der Gouverneur, Oberſt Baron Nolcken, hat mir heute nacht den Befehl erteilt, unverzüglich aufzubrechen, um Sie zu ſuchen. Und ſo bin ich denn bis hierher gelangt, nachdem ich von Dorf zu Dorf gefahren bin. Ich freue mich, daß Sie geſund und wohlbehalten ſind."

Zwei Stunden ſpäter erblickten wir die goldfunkelnden Kuppeln von Tomsk, die ſich von dem dunkeln Hintergrund der Wälder abhoben.

Der Chef der Polizei, umgeben von ſeinen Offizieren, erwartete uns am Eingange von Tomsk und begrüßte uns herzlich.

„Der Gouverneur erwartet Sie", ſagte er dann. „Er wünſcht Sie ſofort zu ſprechen."

„In dieſem Aufzuge?" fragten wir und deuteten auf unſere beſchmutzten Kleider und unſer ſtaubiges Geſicht.

„So, gerade ſo! Er will Sie bewillkommnen. Ich geleite Sie zu ihm. Folgen Sie mir nur."

Er ſtieg in eine glänzende Equipage, die von einem hünenhaften Kutſcher in blauem Armiak gelenkt wurde. Die Fahrt war entſetzlich. Die Straßen der geiſtigen Hauptſtadt Sibiriens gaben denen von Chaldejewa nichts nach, und wir waren mehrmals in Gefahr, ſchmählich Schiffbruch zu leiden. Aber trotz der Niederträchtigkeit ſeiner Straßen erſchien uns Tomsk bewundernswert, elegant, großartig, vielleicht infolge des Kontraſtes zur Taiga. Wir fuhren über Märkte, die gedrängt voll Menſchen ſtanden, genau wie in Irkutsk. Je

weiter wir aber in das Innere der Stadt kamen, desto mehr verlor sie die charakteristischen Eigentümlichkeiten sibirischer Städte, sie verfeinerte sich: wir erblickten moderne Paläste, große Magazine, Speicher und dann ein prunkvolles Hotel, wo wir später Wohnung nahmen.

Tomsk unterschied sich unserer Meinung nach nicht von den vielen großen Städten des europäischen Rußlands, sein Leben und Treiben konnte den Anschein erwecken, als befänden wir uns in einer der Vorstädte von Petersburg. Da fuhren die raschen Droschken mit dem schmalen Sitze ohne Lehne, auf dem man sich, wenn man zu zweien fährt, gegenseitig mit den Armen umfassen muß, Lastwagen, Zweiräder. Auf den Trottoirs spazierten — ein unerwarteter Anblick — elegante sibirische Damen in Sommertoiletten. Tomsk schien uns in der Tat den Ruf der aristokratischen Stadt, den es genießt, zu verdienen.

Die sibirische Eisenbahn hat die Stadt weit abseits liegen lassen und sie vielleicht in ihrem Handel geschädigt. Aber Tomsk führt ein gewählteres Leben: es ist der große geistige Mittelpunkt Sibiriens. Die ganze wißbegierige Jugend strömt in seine schöne Universität, die nach Art der amerikanischen Universitäten isoliert in einem malerischen Birkenhain liegt, zwischen dessen Zweigen man die kleinen zierlichen Häuschen der Studenten erblickt. Aus ganz Sibirien strömt die Jugend auch in die moderne Technische Schule wie nach der großartigen Bibliothek. Man nennt die Stadt „das gelehrte Tomsk".

Der Gouverneur, Oberst Baron Nolcken, empfing uns mit freundschaftlicher Gesprächigkeit und lud uns zum Frühstück und zum Diner ein. Wir brachten viele Stunden in seinem Palaste zu, in dessen Salons die großen Kamine wie mitten im Winter geheizt waren, und wo wir das wohlige Gefühl hatten, von der rauhen Einsamkeit auszuruhen. Der Oberst zeigte uns seine Bären im Garten; sein Sohn führte uns herrliche Pferde vor, prächtige Exemplare des heimischen, in Rußland berühmten Schlages, und die Baronin ließ uns ihre Damhirsche bewundern, die ihr das Futter aus der Hand nahmen. Am Torgitter des Palastes standen die Bittsteller: bei einem Streite

verwundete Zigeuner, Muschiks, die Beschwerden vorzubringen hatten, eine gerlumpte, schweigende, geduldige, hartnäckige Schar, die nichts von einer Unterredung mit den Beamten und Offizieren wissen, die den Gouverneur selbst sprechen wollte und auf die Audienzstunde wartete. Der Gouverneur näherte sich dem Tore, hörte die Klagen an und schickte die Leute mit den Worten nach Hause: „Wir wollen sehen!“ Und die Menge zerstreute sich, zufrieden, mit „ihm“ gesprochen zu haben.

Das Fährboot mit Pferdebetrieb.

Baron von Nolcken, ein sympathischer Vertreter des Adels, wenn ich nicht irre, von deutscher Herkunft, hat das Gesicht voller Narben. Sie sind ein Andenken an die Revolutionäre. Vor zwei Jahren, als er Vizegouverneur von Warschau war, erhielt er Drohbriefe und fand auf seinem Schreibtische sein von den Revolutionären beschlossenes Todesurteil. Eines Abends wurde er überfallen, verwundet und als tot auf der Straße liegengelassen; er hatte 42 Wunden erhalten. Er wurde aber geheilt und dann zum Gouverneur der Provinz Tomsk ernannt, die so groß ist wie das Deutsche Reich. Die Gouverneurstellungen in Sibirien, die einstmals als Strafposten betrachtet wurden,

Digitized by Google

sind jetzt am meisten umworben und werden als Belohnung verliehen. Gefahrvoll sind auch sie — der Gouverneur von Omsk wurde im vorigen Jahre mitten auf der Straße samt zwei ihn begleitenden Gendarmen ermordet —, aber immerhin weniger gefährlich als die im europäischen Rußland, wo ein wahres Blutbad unter den Gouverneuren angerichtet wird. Auch der Polizeikommandant von Tomsk hat den Nihilismus kennen gelernt: auch er kam aus Warschau.

„Es würde sich in Warschau ganz nett leben lassen," sagte er, als er uns seine Erlebnisse erzählte, „aber in diesem schönen Orte wird zuviel geschossen!"

In geringer Entfernung vom Sitze des Gouverneurs liegen die Ruinen eines großen Palastes. Es war ein prächtiges Theater, das ein reicher Kaufmann geschenkt hatte und das vor zwei Jahren von meuternden Soldaten in Brand gesteckt worden war. Da sie den Gouverneurspalast nicht zerstören konnten, zündeten sie wenigstens einen der Nachbarpaläste an. Es gab nach dem Kriege eine Zeit, in der das ganze Reich in Stücke zu gehen drohte. Die Welt vernahm nur ein undeutliches und unvollständiges Echo dieses Beginns der Katastrophe. In Irkutsk, in Krasnojarsk, in Tomsk, in Omsk stellten Telegraph und Post die Tätigkeit ein, die Züge mußten von treugebliebenen Soldaten geführt werden, aus der Mandschurei zurückkehrende Truppen trugen die Schrecken des Krieges auf den Boden des eigenen Vaterlandes, der Handel stockte, alle Geschäfte und Häuser waren verbarrikadiert, die großen Städte schienen ausgestorben zu sein. Und all dies geschah dort draußen nicht, um einem Ideal zum Siege zu verhelfen, um einen politischen Kampf auszufechten. Das war keine Revolution; es war eine weit weniger verwickelte Erscheinung: Hunderttausende von Menschen hatten im Kriege das Morden und Verwüsten gelernt und befolgten auch nach den Schlachten die erhaltenen Lehren!

Als wir spät abends ins Hotel zurückkehrten, begegneten wir auf der öden, vom rosigen Schimmer der sibirischen Nacht beleuchteten Straße

Regimentern, die aus dem Lager kamen. Die Soldaten sangen auf dem Marsche ihre Lieder und in den Gewehrläufen trugen sie Sträußchen von Feldblumen.

Am folgenden Tage, 12. Juli, früh 4 Uhr verließen wir Tomsk bei einem Wetter, das immer noch drohend aussah. Vor uns her galoppierten zwei Kosaken, die den Befehl erhalten hatten, uns den Weg aus der Stadt zu zeigen. Eine Anzahl von Velozipedisten und Motorradfahrern gab uns das Geleit.

Wir hofften nicht mehr auf das Wiedererscheinen der Sonne. Nach dem 960 Kilometer entfernten Omsk zu gelangen, gleichviel wann, erschien uns als ein unerreichbarer Wunsch. Oberst von Nolcken hatte uns ein Verzeichnis der bedeutendsten Dörfer auf unserer Route, in denen wir haltmachen könnten, zusammenstellen lassen. Wir rechneten auf eine Tagesleistung von nicht mehr als 150 Kilometern. Wer hätte glauben können, daß die Sonne uns begleiten würde, anfangs schüchtern, bleich, zögernd und, kaum zum Vorschein gekommen, sich sofort wieder versteckend. Und daß diese Sonne immer kühner, wärmer werden würde, bis sie endlich mit sengender Glut auf uns niederbrannte, den Schmutz trocknete, die Straße hart machte und uns sichere Bahn für unsere Fahrt verschaffte? Nein, wir rechneten auf Regen!

Unser seltsamer Aufzug verließ die Stadt und hielt wenige Minuten später auf dem rechten Ufer des Tom, der, breit wie ein Meeresarm, im Nebel dahinströmte.

„Regardez ici, Messieurs!" befahl uns eine gebieterische Stimme.

Es war ein Photograph von dem Aussehen eines Kavallerieoffiziers a. D., der, unterstützt von seiner Frau, einen riesigen photographischen Apparat aufgestellt hatte und uns nun seit wer weiß wieviel Uhr hier auflauerte. Wir sahen hin. Er wechselte seine Platte und befahl uns:

„Ne bougez pas!"

„Wir haben aber Eile!"

„Moi aussi!"

Wir setzten über den Tom auf der sonderbaren Fährboot der Sib
Es wurde von vier Pferden
Bewegung gesetzt, die an dem Vorderteile des Fahrzeugs in einem Göpelwerk im Kreise herumtrabten und dadurch einfach gebaute, klappernde und träge Schaufelräder in Bewegung setzten.

Sibirische Ackerbauer.

Um 5 Uhr verließen wir das seltsame Fahrzeug und fuhren längs des linken Ufers des Tom stromwärts. Nach einer Fahrt von etwa 20 Kilometern auf einer hügeligen Landschaft gelangten wir in einen prächtigen Wald von riesigen Tannen, dem letzten Ausläufer der dunklen, überwältigenden, düsteren Taiga. Es drängte uns, sie zu verlassen.

Nach vier Stunden wurden die Baumgruppen immer seltener. Über die grüne Monotonie der Steppe verstreut, erinnerten sie an die letzten Wölkchen eines vorübergezogenen Gewitters. Das Gelände glättete sich und wurde beinahe zur Einöde. Wir stießen auf wenige Dörfer und gelangten dann auf das rechte Ufer des Ob, der noch breiter, langsamer, träger und melancholischer ist als der Tom. Das andere Ufer ist so weit entfernt, daß es nur als ein grüner Streifen am Horizont erscheint. Das Trajektboot, das ebenfalls von Pferden getrieben wird, brauchte lange Zeit zur Überfahrt. Die Fährleute teilten uns mit, daß wir 30 Kilometer weit Sumpfboden antreffen würden.

Digitized by Google

Wir haben diese gefährliche Sumpfgegend in eigenartiger, außergewöhnlicher Weise passiert.

Am Ufer erwartete uns der Pristaf von Kolywan, der auf Befehl des Gouverneurs uns den Weg zeigen sollte. Ein mit drei Pferden bespannter Tarantaß, der von einem kirgisischen Kutscher gelenkt wurde, wartete auf ihn. Er sprang hinein und ersuchte uns, ihm mit der größten Aufmerksamkeit zu folgen.

Auf dem Wege zwischen Tomsk und Kolywan eingesunken.

„Wenn Sie auch nur einen Schritt vom richtigen Wege abweichen," erklärte er, „sinken Sie ein. Ich versichere Sie, Sie werden rasch geführt werden."

In der Tat peitschte der Kirgise unbarmherzig auf die Pferde; die Troika rasselte in wilder Karriere davon und wir hinterher. Es war ein verzweifeltes Jagen durch hohe Gräser und Stauden, zwischen denen breite Flächen stehenden Wassers erglänzten. Nach fünf Minuten erblickten wir einen Seitenpfad, der uns viel besser vorkam als der, auf dem wir fuhren; wir bogen in ihn ein — und versanken!

Zum Glück waren wir noch in der Nähe des Ob. Als jeder Versuch, die Maschine mit Hilfe der drei Pferde freizubekommen,

Digitized by Google

geſcheitert war, wandte ſich der Kirgiſe kurz entſchloſſen dem Fluſſe zu und rief Leute herbei. Es kamen Muſchiks und Bootsleute, und in weniger als einer halben Stunde waren wir aus dem Sumpfe wieder heraus.

„Ich habe es Ihnen ja geſagt, Knjäs Borgheſe,“ rief der Priſtaf: „Sie ſollten mir folgen!“

Von dieſem Augenblicke an folgten wir ihm mit der Treue eines Hundes. Die Troika beſchrieb phantaſtiſche Bogen; zeitweiſe verſchwand ſie hinter Strauchwerk, Büſcheln von Sumpfpflanzen, Zwergweiden und, Binſen; dann leitete uns der Klang der Glocke an der bogenen Duga, unter der das Mittelpferd ſeinen Hals im Laufe vorſtreckte; auch leiteten uns die Peitſche und die Pelzmütze des Kirgiſen, die wir über den Pflanzen dahinſchwebend erblickten. Oft ſpritzte das Waſſer unter den Rädern empor, und wir fühlten, wie das Automobil leicht einſank; aber die Geſchwindigkeit rettete uns. Dies raſende Dahinſtürmen hatte etwas Romantiſches an ſich. Wir empfanden das Vergnügen einer Jagd.

Alle zehn Kilometer fand die Troika friſche Pferde und einen neuen Kutſcher vor. Der Wechſel vollzog ſich mit Blitzesſchnelle; wir brauchten faſt nicht zu warten. Wir ſetzten auf einer alten, aus den Fugen gegangenen Barke über einen kleinen Fluß und mußten im Verein mit dem Priſtaf und den Muſchiks hart arbeiten, um den Landungsſteg, der unter der Laſt des Automobils zuſammenzubrechen drohte, zu verſtärken. Jenſeits begann das Gelände wellig zu werden. Das Sumpfgebiet war zu Ende. Gegen 7 Uhr ſahen wir ſpitze Glockentürme über die flache Linie des Horizonts emporragen. Eine halbe Stunde ſpäter trafen wir in Kolywan ein.

Die Bevölkerung erwartete uns wie in Mariinsk. Sie hatte den Ort zu Fuß, zu Pferde und in Telegas verlaſſen. Auch der Polizeimeiſter war erſchienen und ſtand allein in der Mitte eines Kreiſes, den man aus Reſpekt freigelaſſen hatte. Er hatte uns kaum geſehen, als er auch ſchon auf uns zuſchritt, um uns offiziell anzureden. Aber

unvermutet wurde unſer feierlicher Einzug durch einen einzigartigen Zwiſchenfall geſtört.

Hunderte von Rindern kehrten vom Felde nach ihren Ställen zurück mit der Geſchwindigkeit von Tieren, die nach Hauſe wollen, als ...

Aber es iſt beſſer, ich erwähne erſt die Gewohnheit der ſibiriſchen Rinder, die die beſte ſoziale Erziehung verrät. Die Weiden in Sibirien gehören faſt alle der Gemeinde, ſie ſind Kollektiveigentum. Am Morgen öffnen die Bewohner die Ställe, und die Rinder wandern vor das Dorf, um gemeinſam das Gemeindegras abzuweiden; abends kehrt die Herde in geſchloſſenem Zuge nach dem Orte zurück, wie es Kinder tun, wenn ſie aus der Schule kommen. Sobald die Herde in der Stadt iſt, trennt ſich jedes Rind von ſeinen Gefährten und geht von ſelbſt nach Hauſe; es findet ſeinen Stall offen und geht hinein; die Herde wird immer kleiner, bis nur noch ein einziges Rind übrigbleibt, das letzte, das im letzten Hauſe verſchwindet.

Wir langten in Kolywan gerade während der abendlichen Heimkehr der Rinder des Ortes an. Sie ſcheuten vor dem Automobil, ſtürmten in den Ort hinein und kamen zu gleicher Zeit mit uns in die Hauptſtraße. Die Bewohner flüchteten und der Polizeimeiſter verſchwand, wobei ihm die Hälfte ſeiner Begrüßungsrede im Halſe ſteckenblieb. Wir fanden uns in eine große Staubwolke eingehüllt, umringt von einem Walde von Hörnern, inmitten von Getrappel, Gebrüll und Geſchrei. Wir hätten glauben können, im Zentrum eines gar ſeltſamen Stiergefechtes zu ſein. Endlich gelangten wir mit dieſem Gefolge nach dem Gemeindehaus.

Nach kurzer Zeit erſchien der Polizeimeiſter wieder und konnte den Reſt der ſo unglücklich unterbrochenen Begrüßungsanſprache an den Mann bringen. Sodann ſchilderte er uns die Notlage Kolywans.

„Eine Stadt, mit der es zu Ende geht!“ ſagte er. „Sie war reich, und jetzt iſt ſie arm; ſie war bevölkert, und jetzt ſteht ſie öde.“

„Und was iſt ſchuld daran?“

„Die Eisenbahn. Kolywan ist nördlich von der Eisenbahn liegengeblieben und daher verlassen worden. Alles wandert nach Nowo-Nikolajewsk aus, das die Handelstätigkeit von Kolywan und von Tomsk an sich zieht — eine große Stadt, die in einigen Jahren sogar schöner als Tomsk sein wird. Sie hat bereits 20000 Einwohner!“

Die Städte schießen nicht nur in Amerika wie Pilze empor: auch Sibirien hat viele Beispiele dieser Art aufzuweisen!

Eine Frau von energischem Wesen und umfangreichen Körperformen sorgte für unser leibliches Wohl.

„Ich habe mir gedacht, Sie werden Hunger haben. Ich habe daher das Essen bereiten lassen. Es wird gleich fertig sein. Es gibt Schtschi, Koteletts, gebratene Hühner, Weißbrot, Bier, Tee ...“

O Kolywan, du Stadt der köstlichen Genüsse ...!

Siebzehntes Kapitel.

In der Steppe.

Die Steppe. — Das Telegraphenamt in Kainsk. — Die Bremse brennt. — Omsk. — Das Erwachen Sibiriens. — Müdigkeit. — Nochmals die Steppe. — Ein Steppenbrand. — Ischim.

Das Automobil hatte in Kolywan seinen täglichen Bedarf an Benzin und Fett vorgefunden, wie dies an allen Haltepunkten bis zur Beendigung unserer Reise der Fall war. Wir füllten daher die Behälter niemals vollständig, um das Gewicht der Maschine nicht über Gebühr zu erhöhen, sondern führten bei der Abfahrt nur so viel bei uns, daß es für 700—800 Kilometer reichte.

Am 13. Juli früh 4 Uhr rollten wir in der Richtung auf Kainsk dahin, das 340 Kilometer von Kolywan entfernt ist. Der Himmel war bedeckt und drohte wieder mit Regen. Eine Stunde nach der Abfahrt begann es auch wolkenbruchartig zu regnen; es war aber nur ein kurzes Bad. Um 7 Uhr hatte ein frischer Ostwind bereits die Wolken zerstreut, und die Sonne strahlte vom heitersten Himmel, den es in der Welt geben kann.

Die Straße würde in Europa nicht einmal den Namen eines Feldweges verdient haben; sie war aber fest, eben und gleichmäßig, und wir fanden sie wunderbar, trotz der Sümpfe, die sich zu beiden Seiten hinzogen und die von sehr hohem, dichtem Pflanzenwuchs

bedeckt waren. Scharen von Vögeln erhoben sich aus ihnen; weiße Reiher, Bekassinen, Wasserhühner mit plumpem Fluge und wahre Wolken von Krähen mit weißer Brust, die bisweilen, überholt von der Schnelligkeit des Automobils, es wie toll umflatterten, schließlich dagegen anstießen und in todähnlicher Erstarrung niederfielen. Eine Menge Schmetterlinge blieb am Kühler hängen, der davon bedeckt war wie der Kasten eines Sammlers.

Wir waren glücklich, nach so langer Zeit wieder den Genuß voller Fahrt kosten zu können. Mit der Uhr in der Hand zählten wir die Werstpfähle, die rasch an uns vorüberglitten; an manchen Strecken kamen wir bis auf 60 Kilometer in der Stunde! Aber wir wurden durch eine Unzahl von winzigen Brücken aufgehalten, die schon von fern sichtbar waren, weil die Holzbrüstungen mit weißen, schwarzen und roten Streifen bemalt waren und mitunter den Eindruck machten, als ständen unbewegliche Gruppen von Menschen mitten in den Feldern. Sie waren so kurz, daß, wenn die Vorderräder die Ausgangsrampe hinabfuhren, die Hinterräder sich noch auf der Eingangsrampe befanden, und oft kam es vor, daß das Automobil in dieser Stellung mit dem Motorgehäuse auf die Dielung aufstieß, „auf den Bauch schlug", wie wir sagten. Um dies zu verhindern, mußten wir die Brücken mit großer Vorsicht passieren.

Durch die wenigen Dörfer, die wir antrafen, fuhren wir mit großer Geschwindigkeit. Es war ein Feiertag. Wir begegneten Prozessionen von Muschiks. Ihnen voran schritten die Popen, mit dem Chormantel bekleidet, auf dem Kopfe die Mitra, die in ihrer Form an die russische Kaiserkrone erinnert; hinterher die Frauen, den Kopf verhüllt mit roten Tüchern, in kurzen Männerjacken und hohen Männerstiefeln. Die Prozessionen nahmen die ganze Breite der Straße ein und schritten langsam in Unordnung dahin, Kreuze und Heiligenbilder tragend, singend und betend.

Um die heilige Handlung nicht zu stören, hielten wir; aber unsere Vorsicht war unnütz. Die Gebete und Gesänge verstummten, die

Frommen mit Einschluß der Popen vergaßen für einen Augenblick den lieben Gott, um uns verzückt in voller Muße zu betrachten; alle Heiligenbilder wandten sich nach unserer Seite und zeigten uns die schwarzen goldumrahmten Gesichter byzantinischer Heiliger. Erst nach einem Weilchen setzte sich die Prozession wieder in Bewegung; die Gesänge ertönten lauter und feuriger, um Vergebung für die Unterbrechung zu erlangen. Zweifellos hatte das Automobil ihrer Andacht großen Schaden zugefügt. Die Küster in den Kirchen, die festlich läuteten, wie es der Brauch will, wenn die Prozession ihren Umzug hält, hörten auf zu läuten und verfolgten, aus der erhöhten Lage der Glockentürme Vorteil ziehend, mit den Blicken das Automobil, das in der Ferne in seiner Staubwolke, die sich auf die Felder niedersenkte, dahinjagte.

Kirgisin.

Am Nachmittag gelangten wir in die eigentliche Steppenregion, die Steppe von Barabinsk, die an die mongolischen Steppen erinnert. Nur waren die mongolischen weit saftiger grün, wasserreich, von Zwergbaumgruppen und winzigen Gehölzchen belebt. Wir sahen hier Pflanzen wieder, die, wie namentlich Birken, in der Taiga Riesengröße erreichen, aber in der Steppe ganz niedrig bleiben, erbärmliche Karikaturen ihrer selbst, die den Wunsch hegten, sich klein zu machen und im Gras zu verstecken. Große Sümpfe und Seen ergänzten jeden Augenblick am unbestimmt erkennbaren Horizont; wenn wir sie von fern sahen, glaubten wir, auf irgendein unbekanntes Meer zuzusteuern.

Auf dieser ganzen unermeßlichen Ebene öffnen sich überall Wasserspiegel; Blau wechselt mit Grün, das Kräuseln der Wellen mit der Unbeweglichkeit des Landes. Auf einer langen Strecke fuhren wir an den Ufern des malerischen Sees von Ubinsk dahin, einer weithin erglänzenden Wasserfläche. Über die zahlreichen Flüsse setzten wir auf bequemen Barken.

In der Steppe sahen wir auch Jurten wieder; es waren kirgisische, die sich in nichts von den mongolischen unterscheiden; diese kleinen Kuppeln stellen vielleicht die einzige Gebäudeform dar, die den Orkanen der Ebene widersteht. Es sind die Wohnungen aller Völker, die den weiten Raum und die Einsamkeit lieben.

Gegen 7 Uhr gelangten wir nach Kainsk, das von Dutzenden von Windmühlen umgeben ist, deren große unbewegliche Flügel am freien Horizont aussehen wie große Kreuze auf einem Kirchhofe von Riesen. Unsere Ankunft blieb beinahe unbemerkt, weil gerade Jahrmarkt war und in der Mitte des Marktplatzes ein Zirkus und ein Karussell aufgeschlagen waren. Drehorgeln und Trompeten erklangen; die Ausrufer schrien, und die ganze Bevölkerung, die sich um jene wunderbaren Dinge zusammendrängte, wandte der Straße, auf der wir ankamen, den Rücken zu. Aber Soldaten sahen uns, drehten sich um, riefen ihre Kameraden, und im Nu stand die Menge wie auf Kommando mit dem Rücken gegen die Buden und mit den verwunderten Gesichtern uns zugekehrt. Die Drehorgeln und Trompeten unterbrachen ihre Melodien, und die Ausrufer blickten von der Höhe ihrer Estraden auf uns mit feindseliger Neugier herab wie auf glückliche Konkurrenten. Wir fuhren durch die verödeten Straßen, um einen Gasthof zu suchen, und fanden den erbärmlichsten und schmutzigsten von ganz Sibirien.

Es gelang mir nicht, in das Telegraphenamt von Kainsk zu kommen. Ich wurde zurückgewiesen, als wäre ich gekommen, um eine Dynamitbombe dort niederzulegen. Ein junger Mensch begleitete mich. Die Türe des Telegraphenamtes war geschlossen. Wir klopften, und eine gereizte Stimme schrie mir hinter der Tür zu:

„Wer sind Sie?“

Ich nannte Namen und Stand.

„Kommen Sie morgen wieder!“

„Ich kann nicht. Ich reise bei Tagesanbruch ab und habe ein Telegramm zu befördern.“

„Machen Sie, daß Sie fortkommen!“

„Öffnen Sie; ich werde Ihnen meine Ausweispapiere zeigen. Befördern Sie keine Telegramme?“

Ergänzung des Stationsvorstandes in einem sibirischen Dorfe.

„O ja. Aber ich kenne Sie nicht.“

Es war also ein Telegraphenamt ausschließlich für Bekannte.

„Ich muß an den Gouverneur von Tomsk telegraphieren.“

„Machen Sie, daß Sie fortkommen!“

Die Stimme hatte einen drohenden Klang angenommen. Ich beharrte aber auf meiner Forderung. Der Mann hinter der Tür schrie mir etwas zu, was ich nicht verstand, was aber der junge Mensch sehr gut zu verstehen schien. Er ergriff eilig die Flucht und machte mir ein Zeichen, ihm zu folgen.

Digitized by Google

„Was iſt denn los?“ fragte ich ihn.

Immer noch laufend, antwortete er mit der Geſte jemandes, der ein Gewehr abfeuert, und ſtieß dabei die einſilbigen aber beredten Worte „Bum! bum!“ hervor.

Meine Zeitung mußte alſo an dieſem Abend ohne Bericht über unſere Fahrt bleiben. „Beſſer iſt immer,“ dachte ich bei mir, „ohne Bericht als ohne Berichterſtatter“, und kehrte nach der Herberge zurück.

Bei Kainsk überſchritten wir den Om in kurzer Entfernung von dem Orte auf einer ſonderbaren Holzbrücke, die ſich geſenkt hatte, ſo daß ſie ſich faſt vollſtändig unter Waſſer befand. Wir nannten ſie die Brückenfurt. Es war am 14. Juli 4 Uhr morgens. Wir ſetzten unſere raſche Fahrt über eine unermeßliche Ebene fort, aus der wir bis zur europäiſchen Grenze nicht mehr herauskommen ſollten. Wir hatten keine andern Höhen mehr zu erwarten als den Ural.

Nach zwei Stunden regnete es in Strömen, und die Straße wurde ſofort unpaſſierbar, ſo daß wir an einem Eiſenbahnübergang Zuflucht im Bahnwärterhäuschen ſuchten. Wir wollten nicht wieder zur Umwicklung des Rades mit der Kette greifen, um durch dieſen Schmutz zu kommen. Ich habe zu erwähnen vergeſſen, daß das Manöver mit der Kette ſeine Unzuträglichkeiten, ſogar ſehr ſchwerer Art, im Gefolge hatte, die es uns unrätlich erſcheinen ließen; die Kette zerſchnitt den Pneumatikreifen und, was ſchlimmer war, ſie ſchädigte die Speichen des Rades, indem ſie ihre Befeſtigung am Radkranze lockerte. Das linke Laufrad begann uns Sorge einzuflößen: es hatte Riſſe in den Speichenhöhlungen und knirſchte mitunter. Ein Radbruch bedeutete, unrettbar auf der Straße liegenzubleiben. Wir mußten vorſichtig ſein.

Übrigens hatte uns Sibirien gelehrt, die Ungeduld zu bemeiſtern. Es brachte uns etwas von dem Fatalismus bei, der den Grundzug des ſlaviſchen Nationalcharakters bildet und der wahrſcheinlich gerade von der Gewohnheit herrührt, ſich unüberwindlichen Schwierigkeiten

gegenüberzusehen, die der Rauheit des Klimas entspringen. Man kann dort draußen das dringendste Geschäft zu erledigen haben, man kann unter dem Drucke der größten Notlage stehen, aber wenn das Wetter halt gebietet, muß man sich darein fügen und gehorchen. Die Notwendigkeit, sich vor dieser Gewalt zu beugen, unabsehbar lange Zeit zu warten, breitet schließlich Heiterkeit über diesen erzwungenen Verzicht auf die eigene Unabhängigkeit; man unterwirft sich instinktiv den höheren Mächten: man beugt gelehrig und ohne Widerstreben das Haupt vor dem Wetter wie vor den kaiserlichen Ukasen, vor der Überschwemmung wie vor den Anordnungen der Polizei. Bei dem einen wie bei dem andern sagt man: „Nitschewo!" Der oberste Autokrat Rußlands ist nicht der Zar, es ist das Klima.

Wie lange Zeit werden wir hier liegenbleiben müssen? Der Himmel war dunkel und mit Regen beladen, als hätte es überhaupt noch nie geregnet! Der Bahnwärter erklärte, wir hätten noch etwa 60 Kilometer des schlechtesten Geländes vor uns, dann aber würde die Straße auch bei Regenwetter gut, weil sie sandig sei. Nach einer Stunde bemerkten wir, daß die Wolken nicht mehr von Westen nach Osten zogen, sondern in Unordnung und in phantastischer Flucht geradeswegs nach Süden getrieben wurden. Der Wind war also umgeschlagen. Wir waren dahin gelangt, daß wir uns besser auf die sibirischen Winde verstanden als die Kalendermacher. Westwind: „Regen"; Südwind: „Veränderlich und Nebel"; Nord- oder Ostwind: „Heiter"! Es regnete noch immer, aber wir waren so fröhlich geworden, als sei die Sonne bereits zum Vorschein gekommen. Wir selbst heiterten uns früher auf als der Himmel. So bestiegen wir die Maschine, ohne länger zu warten, und fort ging es.

Noch keine Stunde war vergangen, so wurde das Wetter ausgezeichnet, die Straße gut, auf vielen Strecken sogar sehr gut. Wir rechneten manchmal eine Geschwindigkeit von 50 Kilometern in der Stunde aus und hielten bequem eine mittlere Geschwindigkeit von 35 Kilometern. Das unendliche Panorama der Steppe entrollte sich mit gleicher

Friedrich Kayßler als Hamlet.

Hamletstück. Kayßler hat sich mit dem Hamlet nun drei Monate lang in seine Rolle vertieft, sie Akt für Akt, Szene für Szene, Wort für Wort durchgearbeitet, und er hat sich dabei nicht begnügt mit dem einfachen Lesen Shakespeares, er hat die Kommentare studiert, die Literatur über Hamlet, die Hamletdeutungen. Und dann? Dann hatte er sie alle vergessen, und er hatte seinen Hamlet.

„Ich habe mich gefragt, was ist Hamlet? Ist er ein Schwächling, ein Verbrecher, ein Wahnsinniger, ein Genie, ein Heiliger? Ich habe mich gefragt, was ist Hamlet? Ist er ein Mensch, ein Mann, ein Jüngling? Ich habe mich gefragt, was ist Hamlet? Ist er Deutscher, Franzose, Engländer? Ich habe mich gefragt, was ist Hamlet? Ist er Dänemarks Prinz? Ich habe mich gefragt, was ist Hamlet? Ist er Shakespeare? Ich habe mich gefragt, was ist Hamlet? Ist er Kayßler? Ich habe mich gefragt, was ist Hamlet? Ist er Hamlet? Ich habe mich gefragt, was ist Hamlet? Ich habe mich gefragt, was ist Hamlet? Ich habe mich gefragt, was ist

niedergehalten worden waren, schlugen jetzt flackernd in die Höhe. Die Ursache des Feuers lag wie das vorige Mal in der übermäßigen Reibung der Bremse, die sich von selbst anlegte infolge einer Beschädigung, die wir nicht erkennen konnten, ohne die Maschine auseinanderzunehmen. Diesmal hatte sich nicht nur das Schmierfett der Bremse entzündet, sondern es begann auch schon der hölzerne Fußboden der Karosserie zu brennen. Wir befürchteten die sofortige Explosion des Benzins, von dem wir in den Behältern gegen 200 Kilo mit uns führten!

Die geringste Beschädigung des Rohres, das das Benzin in den Motor leitet und das wenige Zentimeter von der Flamme entfernt war, hätte genügt, eine Katastrophe herbeizuführen.

„Wasser! Wasser! Rasch!" riefen wir.

Früher hatten wir mit Leichtigkeit Wasser in der Nähe gefunden. Ich ergriff einen Topf und stürzte zu den Gräben, die sich zu beiden Seiten der Straße hinzogen. Sie waren trocken. Vergebens suchte ich wenigstens nach feuchtem Straßenschmutz im Grase. Der sandige Boden war wie ausgedörrt. Fünfzig Schritte vor uns befand sich eine kleine Brücke. Unter ihr würde ich doch sicherlich Wasser finden, wenigstens eine Lache. Atemlos lief ich hin. Nichts!

„Mut!" riefen wir uns zu.

„Werfen wir Sand darauf!"

„Lappen! Wo sind die Lappen?"

„Die Kleider!"

Ettore warf seinen wasserdichten Mantel über die Flamme, der Fürst seinen Pelz. Das entzündete Fett verlöschte, aber die Karosserie brannte noch immer. Wir rissen die Dielen heraus, löschten sie mit Erde, schabten die brennenden Stellen mit dem Messer heraus und ließen die ganze versengte Oberfläche zu Asche werden. Endlich waren die Flammen gebändigt: mit Lappen, die wir mit dem wenigen, von dem Kühlapparat herabtröpfelnden Wasser befeuchteten, erstickten wir den Rest des Brandes. Wir spähten nach jeder Spur von Rauch

und beobachteten das Automobil so lange mit gespanntester Aufmerksamkeit, bis wir die Überzeugung gewannen, daß die Gefahr vorüber war. Dann stießen wir einen tiefen Seufzer der Erleichterung aus und betrachteten uns lächelnd und ein wenig geistesabwesend.

„Auch diesmal ist es also gut abgelaufen!" riefen wir aus.

„Die Maschine so weit zu bringen, um zu sehen, wie sie hier mitten in der Steppe in einem Feuerwerk zugrunde geht!"

„Ein Glück ist es, daß wir den Brand noch rechtzeitig bemerkten!"

„Wenn das Benzin explodiert wäre, wären wir alle drei in die Luft geflogen!"

„Auf die Maschine! Auf die Maschine! Es ist schon spät!" mahnte der Fürst.

„Nach Omsk, nach Omsk!"

Ettore hatte die beschädigte Bremse ganz herausgenommen und verzichtete darauf, sich ihrer in Zukunft zu bedienen. Es blieb nur noch die Handbremse, die nicht so rasch wirkte wie die Fußbremse, aber gewiß ebensoviel leistete. Dann setzten wir die Fahrt fort.

Bei dem Dorfe Jurjewo hatten wir über einen kleinen Fluß zu setzen. Die Bauern fürchteten vielleicht, das Automobil könne das Fährboot beschädigen, denn sie wollten uns um keinen Preis übersetzen.

„Das Boot," sagten sie, „ist für Menschen, für Pferde und für Telegas bestimmt. Das da ist weder ein Mensch, noch ein Pferd, noch eine Telega: also kann es nicht übergesetzt werden."

Alle Beredsamkeit des Fürsten vermochte nicht sie umzustimmen. Da kam aber das Schreiben des Ministers zum Vorschein! Eine Viertelstunde später waren wir am andern Ufer des Flusses.

Kurz vor Omsk setzten wir zum zweiten Male über den Om. Eine Menge Muschiks in ihren Sonntagskleidern wohnte am jenseitigen Ufer der kurzen Überfahrt bei. Die Art unserer Fortbewegung erschien der Standesperson eines benachbarten Dorfes im höchsten Grade verdächtig. Der Mann, der halb wie ein Bauer gekleidet war,

Einbooten bei Omsk.

aber eine Beamtenmütze trug, benutzte den Umstand, daß wir, um Waſſer in den Kühler zu füllen, halten mußten, dazu, ein Aktenſtück zu holen und im Laufſchritt zurückzukehren. Wir wollten gerade unſere Fahrt wieder aufnehmen, als uns der Mann in gebieteriſchem Tone „Halt!“ zurief.

Wir betrachteten ihn mit einer Gleichgültigkeit, die ſeine Amts=würde ſchwer verletzen mußte, denn er rief empört:

„Halt! ſage ich, halt!“

Nein! Wir hatten ſchon viele dieſer kleinen Dorfdeſpoten kennen gelernt, die ſich die Miene gaben, ſogar den Lauf der Flüſſe lenken zu können, die ihre Macht mißbrauchten, um dem Nächſten alle mög=lichen Schikanen zu bereiten, die, unwiſſend und habgierig, uns nach Namen, Vornamen, Stand, Nationalität gefragt, Erklärungen aller Art abgefordert und die gegebenen Antworten feierlich in ein Notiz=buch eingetragen hatten, wobei ſie uns mit der ſtrengen Miene eines Richters anſahen. Einen Fremden behandelten ſie nur darum als Ver=brecher, weil er ihr Machtgebiet paſſierte! Nein, der gute Mann mochte rufen, ſo viel er wollte: wir hatten keine Luſt, die Zahl der unvorhergeſehenen Aufenthalte zu vermehren, ein albernes Verhör zu beſtehen, die Papiere vorzuzeigen, um jenem Miniaturtyrannen eine Genugtuung zu bereiten. Er rannte aus Leibeskräften hinter uns her und ſchrie fortwährend:

„Halt, im Namen des Geſetzes!“

Da erhob ich mich, drehte mich um, und indem ich mich am Gepäck anhielt, ſchnitt ich unſerem Verfolger mit würdevollem Ernſt die abſcheulichſte Grimaſſe, die ich vor langen, langen Jahren in der Schule gelernt hatte! Starr über ſolche Frechheit, blieb er ſtehen, und wir fuhren lachend weiter.

Um 4 Uhr bekamen wir Omsk in Sicht, das in einer ſandigen Ebene liegt. Wir wurden wieder von einem Polizeioffizier erwartet. In wenig mehr als zwölf Stunden hatten wir von Kainsk aus 390 Kilo=meter zurückgelegt!

Wir langten in Omsk zur Stunde des sonntäglichen Spaziergan-ges an. Auf den hölzernen Fußsteigen bewegte sich langsam die friedliche Masse der Bürger, die mit der Miene dessen, der seinen besten Anzug trägt, Luft schöpften. Es schritten Offiziere und Beamte in großer Uniform mit ihren Familien vorüber, die Kinder an der Hand führend. Es war die Atmosphäre einer Provinzstadt, die ausruht. Dann überschritten wir auf einer schönen Brücke den Om, in der Nähe seines Zusammenflusses mit dem Irtysch.

An den Ufern ziehen sich die Docks hin; an den Landungskais liegen einige jener großen, eleganten Passagierdampfer, die im Sommer den Irtysch bis nach Tobolsk hinab und aufwärts bis Semipalatinsk befahren, 1500 Kilometer seines Laufes. Wir sahen ein Bild von Tätigkeit und neuzeitlichem Wesen, das wie eine Offenbarung auf uns wirkte; wir glaubten uns schon mitten in Europa. In Irkutsk hatten wir die politische, in Tomsk die geistige Hauptstadt des asiatischen Rußlands angetroffen; hier in Omsk fanden wir die kommerzielle Hauptstadt.

Omsk ist der Mittelpunkt riesiger gewerblicher Tätigkeit. Es beherrscht durch seine Lage ganz Westsibirien. Es sammelt auf dem Flußwege alle Schätze des fruchtbaren Landes auf einem Punkte an und wirft sie mittels der Eisenbahn auf die europäischen Märkte. Man spricht davon, es durch eine besondere Linie mit der turkestanischen Eisenbahn zu verbinden; dann wird es das Herz Zentralasiens werden. Diese alte Stadt, der der Fortschritt verjüngtes Leben eingehaucht hat, hat das Aussehen einer Pionierstadt, einer Stadt, die sich vom Schlummer erhebt, einer neuen Stadt auf neuem Boden, ohne zu überwindende Überlieferungen, ohne zu schützende Gewohnheiten. Das deutlichste Zeichen dieser Lebenskraft, die jetzt zum Durchbruch kommt, unabhängig von jeder Fessel der Vergangenheit, äußert sich in der weiten Verbreitung der Maschinen. Auf den Kais des Flusses sahen wir nichts als Maschinen, zu Tausenden waren sie bereit, nach den jungfräulichen Steppen von Kulundinsk und Naiman

verſandt zu werden. Es waren die neueſten Maſchinen der landwirtſchaftlichen Induſtrie, ſelbſt Maſchinen, die die Abneigung gegen Neuerungen von ſo vielen ziviliſierten Ländern Europas ferngehalten hat. Ändern iſt ſchwieriger als Neuſchaffen; Omsk ſchafft neu. Unermeßliche Strecken „ſchwarzer Erde“, die bisher von menſchlicher Arbeit völlig unberührt geblieben ſind, werden von den amerikaniſchen Doppelpflügen aufgeriſſen, mit den vollkommenſten Sämaſchinen befruchtet und mit Hilfe der ſinnreichſten Maſchinen, die die Ziviliſation zu dieſem Zwecke erfindet, bebaut.

Omsk empfängt und verkauft für mehr als 20 Millionen Mark landwirtſchaftliche Maſchinen für die neuzubeſtellenden Ackerflächen. Selbſt die Kirgiſen, die nie ein Ackergerät in der Hand gehabt haben, fahren den Irtyſch bis nach Omsk hinauf, um Maſchinen zu kaufen. Sie beginnen mit dem Beſten, was es gibt. Viele Induſtrien, die noch geſtern dort draußen faſt unbekannt waren, erwachen und gewinnen auf dem Weltmarkte Bedeutung. Ein mit Kühlwagen ausgeſtatteter Sonderzug überſchreitet täglich die Grenzen Sibiriens und befördert friſche Butter, die zu zwei Dritteln auf den engliſchen Markt gelangt. Im vergangenen Jahre hat die Gegend zwiſchen Omsk und Kurgan für nahezu 100 Millionen Mark Butter ausgeführt. Das Sibirien der Überlieferung, das troſtloſe Land der Verbannung, die eiſige Heimat hungriger Wölfe, exiſtiert nicht mehr, wenn es überhaupt je exiſtiert hat. Es erweiſt ſich als ein Land, das weit unternehmungsluſtiger und reicher iſt als Rußland. Niemand vermag jetzt, bei dem Schauſpiele ſeines erſten Erwachens, zu ſagen, was die Zukunft ihm vorbehalten hat.

Im Hotel wurden wir herzlich von einem „Lokalkomitee für die Fahrt Peking—Paris“ begrüßt, das zum Teil aus Engländern, Deutſchen und Norwegern beſtand, den Vertretern der großen Handelshäuſer, denen ein ſo großer Anteil an dem Aufſchwung des neuen Lebens gebührt, das dieſe Gegenden durchſtrömt. Vom Balkon herab rief jemand:

„Viva l'Italia!"

Wir bemerkten einen Herrn, der seinen Hut schwenkte und nach seinem Gruße von oben herab herunterkam, um uns in förmlicher Weise zu begrüßen. Es war ein englischer Berichterstatter, der von der „Daily Mail" uns bis hierher entgegengeschickt worden war, ein sympathischer Kollege, der uns dann von Omsk während des Restes unserer Reise auf der Eisenbahn folgte.

Wir beschlossen, in Omsk zwei Tage zu bleiben, denn wir bedurften der Ruhe. Während der Fahrt waren wir von der nervösen Erregung des ununterbrochenen Wachens aufrechterhalten worden. Fahren war, auch wenn keine Zwischenfälle eintraten, gleichbedeutend mit fieberhafter Tätigkeit. Sobald wir aber haltmachten, fühlten wir mit einem Male eine unsagbare Mattigkeit auf uns lasten. Das lange beständige Wachbleiben und die überstandenen Strapazen machten sich jetzt mit einem Schlage geltend; es schien, als kehrten sie zurück und verlangten ihren Lohn an Ruhe. Die mittlere Dauer unseres Schlafes hatte vier Stunden täglich betragen. Wenn wir an unserem Haltepunkte anlangten, hatten wir jeden Abend nach einer oberflächlichen Toilette noch eine lange Arbeit vor uns. Der Fürst begab sich mit der Polizei auf die Suche nach dem Benzinvorrat; Ettore reinigte die Maschine und setzte sie zu der Fahrt des nächsten Tages instand; ich hatte meinen Bericht zu schreiben, und zwar so deutlich wie möglich, um eine fehlerfreie Übertragung zu ermöglichen, und mußte dann, was viel langwieriger und schwieriger war, die Telegraphenbeamten bewegen, ihn zu befördern! Die Länge der Depeschen entsetzte alle Beamte; eine Depesche von 1000 bis 2000 Worten zu befördern, hielten sie für einen Wahnsinn, zu dessen Mitschuldigen sie sich um keinen Preis machen wollten! So suchten sie tausend Vorwände, um mich zum Verzicht auf die Beförderung zu veranlassen. Es war fast nie vor 10 Uhr abends, ehe wir einen Bissen zu essen bekamen, und oft schliefen wir auf der bloßen Erde. Um 2, 3 des Morgens waren wir schon wieder auf den Beinen. Mit unserer Arbeit war noch

etwas anderes verbunden, das uns mehr als die körperliche Anſtrengung mitnahm: es war die Angſt, mitunter Aufregung, oft Ungewißheit, es waren die beſtändigen ſtarken Eindrücke, die Entmutigungen, die Wagniſſe, die plötzlichen Entſchließungen — all das Drum und Dran eines unabläſſigen Kampfes. Friſcher und unbefangener wollten wir unſere Reiſe fortſetzen.

Zu den Eigenſchaften, die ich am Fürſten bewunderte, gehörte die körperliche und die noch größere geiſtige Widerſtandsfähigkeit. Er war ermüdet, wußte es aber zu verbergen. Auch widerſtrebte es ihm, vor Fremden müde zu ſcheinen. An dieſer Herrſchaft über ſich ſelbſt hielt er unverrückbar feſt. Wenn wir eingeladen waren oder Gäſte bei uns ſahen, ſo ſchien er das Bett ganz zu vergeſſen; er hüllte ſich in die lächelnde Unempfindlichkeit des Diplomaten und hielt unbegrenzte Zeit aus. Kaum aber waren die Fremden gegangen, ſo war auch der Diplomat verſchwunden und Don Scipione ſchlief tief und feſt. Ich geſtehe, daß ich mich in Omsk von der Müdigkeit wie von einer Krankheit gepackt fühlte; wie die Verhungerten, die vor großem Hunger nicht mehr zu eſſen vermögen, war es mit mir ſo weit gekommen, daß ich nicht mehr ſchlafen konnte. Aber die Reaktion trat ein, und zwar auf die ſeltſamſte Weiſe.

Am Abend des 16. Juli kehrte ich nach dem Hotel zurück, als ich mit einem Male die Beine unter mir wanken fühlte und wie ein Betrunkener weiterging. Zu gleicher Zeit umnebelte ſich mein Blick; ich ſah den Himmel grün, und es ſchien mir, als hätten die Vorübergehenden ſämtlich erſt ein bläuliches und dann ein ſchwarzes Geſicht; es umgab mich undurchdringliche Dunkelheit. Ich fühlte, daß die Menge mich neugierig anſah, lehnte mich an die Mauer und legte die Hand an die Stirn. In dieſem Augenblicke näherte ſich eine leere Droſchke. All meine Kraft zuſammenraffend, rief ich:

„Kutſcher! Kutſcher!“

Ich ſah, wie der Wagen auf meinen Ruf hin wendete. Dann erinnere ich mich an nichts mehr.

Was sich zugetragen hat, ist leicht zu erraten, wenn ich sage, daß, als ich wieder zu mir kam, ich mich an derselben Stelle am Boden liegen fand. Ich war vor Schlaf, vor Müdigkeit umgesunken. Mit der Empfindung, im Bett zu liegen, erwachte ich. Als ich die Augen aufschlug, war ich ganz erstaunt, so viele Füße mit Stiefeln sich in unmittelbarer Nähe meines Kopfkissens bewegen zu sehen! Dann kehrte plötzlich die Erinnerung zurück, und ich erhob mich etwas verwirrt. Die Droschke stand noch da und wartete auf mich. Wie lange hatte ich regungslos und ohne Bewußtsein gelegen? Wer weiß es?

Hatte mir niemand Hilfe geleistet, hatte ich mich selbst wieder von der schmutzigen Straße erhoben? Ach ja, dies gehört auch zu den Sitten des Landes. Wenn alle diejenigen, die auf den Straßen einer sibirischen Stadt umfallen, aufgehoben werden sollten, da hätte man viel zu tun! Ich war einfach für einen Betrunkenen der besseren Stände gehalten worden. Ein Rausch ist in Sibirien so allgemein, daß er für ehrenhaft gilt, und daher wird er auch respektiert. Hätte mich die Menge auf den Füßen stehend angetroffen, so hätte sie mich mißtrauisch oder verächtlich ansehen können; da sie mich aber ausgestreckt am Boden liegen fand, so konnte sie nicht umhin, mich zu achten. Ich erwarb mir dadurch eine Art sibirisches Bürgerrecht. Ich stieg in den Wagen; der Kutscher drehte sich um und sagte mir in freundlichem Tone:

„Ich fahre langsam, Väterchen; aber Sie würden gut tun, wenn Sie sich hier festhielten!"

Und er wies auf den Eisenstab hinter seinem Sitze. —

Das Automobil bedurfte keiner Arbeit, abgesehen von der Beschädigung der Bremse, die sofort behoben wurde. Im übrigen wären bedeutendere Reparaturen auch unmöglich gewesen. Als der Fürst die Vorbereitungen zu der Fahrt traf, hatte er nach Omsk einige Ersatzstücke befördern lassen; aber die russische Zollbehörde — oder war es die österreichische? man weiß es nicht genau — hatte sie irgendwo zurückgehalten. Die Pneumatiks der Vorderräder, die die ganze Fahrt

von Peking aus mitgemacht hatten, wurden ausgewechselt, die Maschine von oben bis unten geputzt und in ihren empfindlichsten Teilen auf das sorgfältigste nachgesehen. Ettore war von diesem Automobil begeistert, das sich trotz aller Anstrengungen und so vieler Katastrophen so wacker hielt. Hätte aber das Automobil denken und empfinden können, so wäre es gewiß in Ettore verliebt gewesen, der ihm alle seine Zuneigung weihte. Er trieb die Geduld und die Gewissenhaftigkeit so weit, daß er an jedem Haltepunkt eingehende und schwierige Untersuchungen an-

Zuschauer beim Pneumatikwechsel.

stellte, wie die Chauffeure sie sonst nur von Zeit zu Zeit vornehmen. Alle Abende schraubte er die Deckel los, die die Kugelgelenke der Gangwechsel und des Differenzialwerks hermetisch verschließen, um sich zu vergewissern, ob sie regelmäßig funktionierten, und um das Öl und Fett zu erneuern, in denen jene laufen. Die Karosserie, die der Weg von Tomsk aus den Fugen gebracht hatte, wurde mit Stahlblechen und Stahlschrauben ausgebessert.

In Omsk stellten wir die Reiseroute nach Kasan fest. Es führen zwei Wege dorthin: ein kurzer und ein längerer. Natürlich war der kurze vom Pariser Komitee gewählt worden. Er führt von Omsk

über Kurgan, Tscheljabinsk und Ufa und hält sich dicht an der Eisenbahn. Aber das russische Komitee in Petersburg hatte geraten, den längeren Weg einzuschlagen, weil er der bessere sei: es war der über Tjumen, Jekaterinburg und Perm nach Kasan; er biegt nach Norden um und steigt bis zum 58. Breitengrade empor. Dieser große Bogen von drei Grad lockte uns allerdings weniger als der gerade Weg, der bekanntlich der beste sein soll. Aber wir verließen uns auf die Weisheit des Petersburger Komitees, das uns prächtige, eigens für uns gezeichnete Straßenkarten hatte zukommen lassen. Auf ihnen war die Route mit allen Höhenprofilen und den in Werst angegebenen Entfernungen zwischen den einzelnen Dörfern dargestellt. Die Arbeit hatte ungeheuere Geduld erfordert und war uns von außerordentlichem Nutzen. Wir fühlten uns dem Komitee zu Petersburg, ebenso aber auch den kleineren Komitees in den anderen Städten für ihre unendliche Liebenswürdigkeit zu herzlichem Dank verpflichtet.

Am 16. Juli waren die beiden „de Dion-Bouton" in Mariinsk eingetroffen.

Am 17. früh 3 Uhr wurden wir von einem altmodischen winzigen Automobil, das einem Kinderwagen glich, einem seltenen Prachtstück des sibirischen Automobilsports, aus den Toren von Omsk geleitet. Es wurde von drei unserer neuesten Freunde, Mitgliedern des Omsker Komitees, bestiegen.

Die Stadt schlief noch. Der Om lag im blassen Schimmer der Morgenröte unbeweglich da; die dunkeln Schatten der Schiffe mit den hohen Schornsteinen drängten sich an den tagsüber so geschäftigen Ufern. Als wir auf die Straße nach Tjumen gekommen waren, wo keinerlei Irrtum mehr möglich war, bog das kleine Automobil zur Seite, und wir wechselten Abschiedsgrüße mit unseren Führern.

Der Himmel war heiter, man konnte von einem italienischen Himmel sprechen. Die Sonne erhob sich über dem flachen Horizont.

Abfahrt von Omsk.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R L

ed by Google

und wir trieben die Maschine zur dritten und vierten Geschwindigkeit an. Vornübergebeugt durchschnitten wir die Luft, die die Kleider blähte und die Flagge am hinteren Teile des Automobils flattern ließ. Wir fühlten uns berauscht von der wiedergewonnenen Freiheit, und schließlich schlugen wir das rasende Tempo ein, das wir in den mongolischen Ebenen angenommen hatten.

Fortwährend begegneten wir Karawanen von Telegas, deren Kutscher noch schliefen. Taub gegen unsere Signale, erwachten sie erst, wenn wir ihnen ganz nahegekommen waren; sie rieben sich die Augen, in der Meinung zu träumen, und waren wie alle sibirischen Kutscher so betäubt, daß sie nicht einmal daran dachten, ihre in wilder Flucht durchgehenden Pferde zu beruhigen.

Dörfer trafen wir nur vereinzelt an; es fehlt an Bauholz dazu.

Nach drei Stunden gelangten wir an das Ufer des Irtysch, auf dem rote Bojen schaukelten. Die Dampfer gehen bis nach Tobolsk. Am Ufer des Flusses begegneten wir einer Karawane von Bauern, die von Omsk zurückkehrten, wo sie amerikanische Mähmaschinen und Eggen gekauft hatten und nun warteten, um auf das andere Ufer übergesetzt zu werden. Es waren deutsche Einwanderer. Sie sollen mit ihrem neuen Vaterlande zufrieden sein. Ein großer Anteil an der Umwandlung Sibiriens entfällt auf Angehörige der deutschen Rasse.

Über den Irtysch setzten wir auf einer Fähre, die wieder von vier Pferden getrieben wurde. Die Werstpfähle glitten nur so an uns vorüber. Um 10 Uhr bemerkten wir am Horizont eine große Rauchsäule. Es war eine ungeheuere Wolke, an den Säumen, wo die Sonne sie beschien, weiß und im Innern schwarz wie eine Gewitterwolke. Sie wälzte sich dampfend nach Westen. Als wir näherkamen, sahen wir sie immer höher, dichter, ausgedehnter werden. Wir dachten, daß eine ungeheuere Feuersbrunst ein Dorf verheere, beobachteten die Richtung der Wolke und zogen die Karte zu Rate. Die Feuersbrunst befand sich auf unserem Wege. Vielleicht brannte Abatsk. Es lag gerade dort.

Mit ängstlicher Spannung beobachteten wir, ohne ein Wort zu sprechen, diese Wolke, die ins Riesenhafte wuchs, nach und nach den halben Himmel einnahm und von Zeit zu Zeit langsame Veränderungen zeigte, indem sie sich auf der einen Seite auflöste und auf der andern verdichtete. Dann gewahrten wir, daß es ein Steppenbrand war. Das ausgedörrte Gras und die Gebüsche lieferten dem Feuer unerschöpfliche Nahrung.

Abatsk fanden wir unversehrt. Vor jedem Hause standen aber mit Wasser gefüllte Gefäße und Gruppen von Menschen an den Brunnen. Das Dorf setzte sich in Verteidigungszustand. In geringer Entfernung waren Männer mit dem Auswerfen eines Grabens beschäftigt. Zahlreiche Telegas aus den benachbarten Ortschaften brachten Bauern, die mit Spaten, Hacken und andern Geräten bewaffnet waren.

Der Weg wurde wieder eintönig. Wir stießen auf Sandhügel, die uns an unsere Ankunft in Kiachta erinnerten, und nachmittags auf Birkengehölze. In der Nähe jener Gehölze lag Ischim, unser Haltepunkt, ein weißes, stilles Städtchen. Um 3 Uhr kamen wir an. Wir hatten 355 Kilometer zurückgelegt.

Ischim ist klein und liegt einsam in der Ebene, dem Anschein nach unbewohnt. Einmal im Jahre wird es zu einer großen Stadt. Viele seiner Häuser öffnen sich nur zu dieser Zeit. Es ist berühmt als Mittelpunkt einer großen, jährlich stattfindenden Messe, die, wie die Bewohner von Ischim behaupten, der von Nischnij-Nowgorod gleichkommt. Wir sahen die Stadt jedoch während ihrer langen Ruheperiode.

Ein reicher Kaufmann beherbergte uns in seinem Hause. Wir fanden die patriarchalische Gastlichkeit von Kiachta und Irkutsk wieder, eine gedeckte Tafel und ein offenes Haus für Freunde und die Behörden. Während wir den Speisen und Getränken alle Ehre widerfahren ließen, wurde uns mitgeteilt, daß die Bewohner von Ischim uns zu sehen wünschten. Das Volk hat es nicht gern, wenn man es warten läßt, nicht einmal das von Ischim. Wir gingen also hinaus.

Eine große Menge war in den Hof gedrungen und umlagerte das Automobil. Bei unſerem Erſcheinen brach ein Beifallsſturm los. Als wir dieſen mit der Würde, die die Gelegenheit erforderte, über uns hatten ergehen laſſen, kehrten wir in das Haus zurück. Aber nein, das Volk war noch nicht zufriedengeſtellt, zum Donnerwetter nein! Es wollte uns im Automobil fahren ſehen. Wir waren ſo unvermutet in die Stadt gelangt, daß uns niemand geſehen hatte. Es war alſo unſere Pflicht, dieſe unverzeihliche Vernachläſſigung wieder gutzumachen. Wir beſtiegen das Automobil, und in fünf Minuten waren wir durch ſämtliche Straßen gefahren. Die Rückkehr in den Hof war großartig. Die Volksbegeiſterung kannte keine Grenzen. Ich wurde von meinem Sitze gezogen, auf die Schultern der Menge gehoben und im Triumph umhergetragen. Das Volk von Iſchim hatte mich für den Fürſten gehalten!

Ich rief, ich ſei nicht der Fürſt, und wurde endlich freigegeben. Der Fürſt aber hatte ſich ſchon in Sicherheit gebracht.

Achtzehntes Kapitel.

Der Ural.

Vom Automobil auf die Troika. — Tjumen. — Lebe wohl, Sibirien! — Die Begrüßung in Kamyschow. — Jekaterinburg. — Von Asien nach Europa. — Die Wälder des Ural. — Das erste Minarett. — Perm. — Ein krankes Rad und seine Heilung.

Die Steppe, immer wieder die Steppe!

Am 18. Juli früh 5 Uhr entschwanden die Türme von Ischim unseren Blicken; wir ließen die Birkengehölze hinter uns und kehrten in die grüne, gleichförmige Ebene zurück.

Allmählich kamen wir aus der vollkommenen Ebene heraus, aus diesem Landozean, in welchem wir fast 1000 Kilometer zurückgelegt hatten. Gegen Mittag gelangten wir nach Überwindung von Dünen, die für den Motor ziemlich anstrengend waren, in ein großes Dorf: Zowodonowskaja.

Am Eingange standen prächtige Troikas, deren herrliche Rapper ungeduldig die feingezeichneten Köpfe schüttelten und die silbernen Schellen erklingen ließen; über den Dugas schwankten Glocken hin und her; die Kutscher, mit großen Hüten und wallenden Bärten, trugen Armiaks nach zirkassischem Schnitt mit prächtigen Gürteln: ihre Kleidung war nach altrussischer Mode wattiert, so daß der Kutscher alten Stils außergewöhnlich stark, breiter als hoch erscheint. Der Diener einer vornehmen Familie muß wohlbeleibt sein, um den

Alexis Borchefe in einer Troika.

Reichtum der Herrschaft zu veranschaulichen. Diese Troikas warteten auf uns. Ein reicher sibirischer Minenbesitzer aus der Umgegend bot uns auf einem seiner in der Nähe liegenden Güter ein Frühstück an. Wir akzeptierten. Das Automobil wurde im Dorfe zurückgelassen, und wir nahmen nebst unserem Wirte und einigen seiner Freunde in den Troikas Platz. In Staubwolken gehüllt ging es in sausendem Galopp; wir hielten uns gegenseitig mit den Armen fest, um nicht von den schmalen Sitzen ohne Lehne herabgeschleudert zu werden.

Die echt russischen Wagen sind nicht übermäßig bequem; es gehört eine gewisse Geschicklichkeit dazu, sich auf ihnen zu halten; man meint, die Russen liebten es, den Sitzen die Reize des Sattels zu verleihen; wenigstens muß man mit den Kunstgriffen des Reitens vertraut sein, um sich ungestraft dieser Wagen bedienen zu können. Aber sie sind zum schnellen Fahren eingerichtet und machen infolge ihrer Einfachheit und Leichtigkeit das Fahren zu einem Genuß. Die Troika hat etwas Klassisches. So könnte die Bespannung eines römischen Triumphwagens gewesen sein! Die Pferde sind mit skulpturmäßiger Symmetrie verteilt: in der Mitte der große Traber, zu den Seiten die beiden galoppierenden Pferde. Und sie galoppieren mit

Digitized by Google

vorgestreckten Köpfen, mit nach auswärts gerichteten und in dieser Stellung durch starke Zugleinen festgehaltenen Nüstern.

Wir fuhren in rasender Eile über Sandwege dahin, gelangten dann zwischen Gebüsche, und eine halbe Stunde später war die Steppe wunderbar verwandelt. Es erhoben sich dichte Kiefernwälder, auf die Obstgärten und dann ein schattiger Park an den Ufern eines stillen, klaren Baches folgten; zwischen den Bäumen sah man Schuppen, Lusthäuser, Marställe und eine Fabrikanlage, die ihre Kraft aus dem Flusse bezog.

Das Frühstück wurde im Freien serviert in der Kühle des Gartens mit der freigebigen und schlichten Gastlichkeit vergangener Zeiten. Wir glaubten uns in eine andere Zeit versetzt, in eine Ansiedlung, die von der Welt vergessen worden ist oder die diese vergessen hat. Die Toiletten der Damen waren vierzig Jahre alt; meine Nachbarin, eine ehrwürdige Dame mit grauen Locken, unterhielt sich fließend mit mir in einem Französisch, wie man es heute nicht mehr spricht; der Bruder unseres Wirtes, ein Hüne, trug das altsibirische Kostüm mit der gestickten Seidenbluse und dem silberbeschlagenen Gürtel. Die Dame des Hauses war der Typus einer Romanheldin, die es liebt, sich auf Kosakenart zu kleiden, sich mit Flinte und Jatagan zu waffnen, wie ein Mann zu Pferde zu sitzen und auf der Jagd durch den Wald zu sprengen. Ihre Söhne trugen sämtlich die Nationaltracht. Die Dienerschaft war äußerst zahlreich, Männer und Frauen, die uns neugierig mit respektvoller Vertraulichkeit betrachteten. Eine alte Frau begrüßte den Hausherrn, indem sie das Knie beugte und mit der Stirn die Erde berührte. Junge Mädchen trugen ohne Unterlaß Speisen und Getränke auf.

Das Gastmahl würde wohl lange ausgedehnt worden sein, wenn wir uns nicht nach drei Stunden daran erinnert hätten, daß wir noch am selben Abend in Tjumen, 340 Kilometer von Ischim, sein müßten, um zu übernachten. So mußten wir allen Bitten widerstehen. Mit der Annäherung an Europa gelangten wir in Gegenden, wo uns jene

angenehmen Hinderniſſe winkten, die man Einladungen nennt. Der Fürſt mußte mehr Willenskraft aufbieten, um inmitten all dieſer Gaſtlichkeit vorwärts zu kommen, als er zwiſchen den Sümpfen und Felſen nötig gehabt hatte.

Bei Jalutorowsk ſetzten wir über den Tobol und einige Stunden ſpäter bei Bogandinsk über den Pyſchma. Nicht nur in den Städten kannte man uns, auch im freien Felde wurden wir bisweilen erkannt. An einer Kreuzung fragten wir einen jungen Mann nach dem Wege. Als er ihn gezeigt hatte, rief er uns nach:

„Von Peking?“

„Jawohl!“

„Fürſt Borgheſe?“

„Jawohl!“

„Hurra!“ Und dabei ſchwenkte er ſeine Mütze.

Um 8 Uhr trafen wir in Tjumen ein. Wir wurden empfangen, photographiert, interviewt. Einer meiner dortigen Kollegen nahm mich ganz beſonders aufs Korn. Mit einem großen Notizbuch und mit einem Bleiſtift bewaffnet folgte er mir wie ein Schatten. Er war bei mir, während ich meine Depeſchen ſchrieb, er war bei mir auf dem Telegraphenamte, während des Eſſens und als ich mich zu Bett legte. Während ich noch ſchlief, kam er wieder und klopfte an mein Fenſter, das ſich in geringer Höhe über der Erde befand. Er war ein kleiner, magerer, hartnäckiger und dickfelliger Menſch.

„Sagen Sie mir etwas!“ rief er.

„Ich habe nichts zu ſagen; ich habe keine Luſt dazu. Die Reiſe iſt bisher gut verlaufen. Das iſt alles!“

„Noch etwas!“

„Ich weiß nichts mehr.“

„Denken Sie doch nach!“

Ich ſchwieg, arbeitete, beſchäftigte mich ſonſtwie und vergaß darüber ſeine Gegenwart. Plötzlich hörte ich ihn fragen:

„Haben Sie nachgedacht?“

Er war unerbittlich. Ich schickte ihn zu Cittore, aber vergebens. Er war fest überzeugt, daß ich die außerordentlichsten Dinge über die Fahrt Peking—Paris zu sagen wüßte.

Tjumen mit seinen breiten, gepflasterten Straßen, den Palästen, die nicht mehr aus Holz, sondern aus Mauerwerk bestehen, den erhöhten Trottoirs, den zahlreichen Firmenschildern, die auf einen gewissen Progentsatz von Leuten, die lesen können, schließen lassen, sieht aus wie eine Stadt des europäischen Rußlands. In Sibirien gibt es über den Läden mehr bildliche Darstellungen als Inschriften, auch in den großen Städten; man sieht Hüte, Schuhe, Samowars, Kleidungsstücke, Wagenräder abgebildet; man ist noch mitten in der Zeit der Bilderschrift. Mit Tjumen beginnt augenscheinlich ein Landstrich, der mit dem Alphabet vertrauter ist.

In der Tat, wir befanden uns beinahe an der politischen Grenze Europas.

Am 19. Juli früh 4 Uhr brachen wir wieder auf. Unser Ziel war das 328 Kilometer entfernte Jekaterinburg.

In Tjumen endete die Steppe. Der Wald kehrte zurück und nahm langsam Besitz vom Gelände. Wir befanden uns, beinahe ohne

Auf der mit Gras bewachsenen sibirischen Chaussee.

Am Fuße eines alten chinesischen Tempels bei Kaigan.

Digitized by Google

s zu bemerken, im Schatten riesenhafter Birken, die zu beiden Seiten der Straße standen. Zuerst bildeten sie zwei lange, prächtige Reihen; dann standen sie dichter und wurden zu einem herrlichen Walde, durch den die Straße einen Durchgang geöffnet hatte. Unter die Birken mischten sich Tannen; dann kam das zahllose Heer der Kiefern mit ihren schlanken, rötlichen Säulen ähnlichen Stämmen. Die Spuren des Verkehrs waren auf dem mit Gras bedeckten Wege verlöscht. Wir glaubten in die Taiga zurückzukehren. Auch hier hatte die Eisenbahn die alte Heerstraße zur Verödung verurteilt. Der grüne, frische Schatten duftete nach Harz, nach Thymian, nach Minze, nach Blumen. Der Rasen war mit roten, köstlichen Erdbeeren übersät.

50 Kilometer von Tjumen entfernt erblickten wir in der Tiefe des Waldes zwei hohe nebeneinanderstehende Pfähle, die zwei Tafeln trugen. Auf der einen stand: „Gouvernement Tobolsk", auf der andern: „Gouvernement Perm". Wir stießen einen lauten Ruf aus, der in der Stille des Waldes widerhallte:

„Adieu, Sibirien!"

Hier betraten wir das europäische Rußland.

Noch nicht Europa. Europa beginnt erst am Ural. Wir überschritten nur eine verwaltungsrechtliche Grenze; aber Sibirien, das eigentliche Sibirien, lag schon weit zurück; es hatte mit der Steppe geendet.

Eine Zeitlang kehrte die Erinnerung auf die zurückgelegte Wegstrecke zurück. Wir schwiegen und blickten zerstreut vor uns hin. Wir sahen im Geiste Transbaikalien wieder, wir sahen die grünen Steppen mit ihren Rinderherden und Burjaten wieder, die düstere Taiga, die breiten sibirischen Ströme, die in ihrem Schlamm den Goldstaub mit sich führen, die unendliche Reihe aus rohen Stämmen gezimmerter Dörfer, die malerischen Städte, die zahllosen weißen Kirchen mit den blauen und grünen Kuppeln und die Steppe, die ohne Ende schien! Wir liebten Sibirien seiner einstürzenden Brücken, seines klebrigen Morastes, seiner Sümpfe, seiner Sandflächen wegen. Und wir erinnerten uns freudig aller derer, denen wir da draußen begegnet waren, und

fühlten, daß Sibirien uns mit Tausenden von Herzen auf unserer Fahrt begleitete. Lebe wohl, Sibirien!

Noch 30 Kilometer rollten wir im Walde dahin. Dann wurde das Dickicht lichter, es begannen Waldblößen, dann folgten Wiesen und Felder.

Die Dörfer wurden häufiger; sie waren groß, bevölkert und hatten schmuckere Häuser; die Muschiks trugen fast alle die rote Bluse, die Tolstoi so liebt. Aber wir fanden an den Muschiks nicht mehr die sibirische Gutherzigkeit. Man empfing uns mit feindseliger Verwunderung, als ob wir irgendein unbekannter Feind seien. Etliche Männer ergriffen die Flucht, andere beobachteten uns von der Seite, bereit zur Abwehr. Frauen gebrauchten ein seltsames Zeichen der Beschwörung, indem sie vor uns ausspuckten! Dies allein würde genügt haben, uns zu zeigen, daß wir zu Menschen anderer Rasse, mindestens anderer Gesinnung gekommen waren.

Das Gelände wurde immer mannigfaltiger. Wir konnten die rasche Fahrt nicht fortsetzen; die Straße war außerhalb des Waldes nach wie vor schlecht, von kleinen Gräben durchschnitten, voller Löcher, überbrückt von unsicheren Holzstegen. Als wir uns einer Stadt näherten, gewahrten wir im Schatten eines Kiefernwaldes Leute, die uns grüßten und uns, während wir vorbeifuhren, Glückwünsche zuriefen. Ein junger Mann auf einem Zweirad fuhr vor uns her und machte uns ein Zeichen, ihm zu folgen. Wir erreichten und durchfuhren Kamyschlow; jenseits verabschiedete er sich von uns, nachdem er uns den richtigen Weg nach Jekaterinburg gezeigt hatte. Ohne ihn hätten wir vermutlich die Straße nach Irbit eingeschlagen.

Das Wetter war schlecht geworden. Fortwährend wechselte ein Regenschauer mit einer Stunde Sonnenschein. Das Automobil wirbelte in der ruhigen Luft dichte Staubwolken auf und ließ sie hinter sich, so daß sie kilometerweit auf der Straße liegenblieben. Wir sahen die Staubwolken vom Gipfel der Hügelkette aus unbeweglich über der Landschaft lagern wie den Rauch einer Feuersbrunst.

Gegen 3 Uhr kamen wir von neuem in wildromantische Gegenden. Es vergingen viele Stunden, ohne daß wir ein Dorf zu Gesicht bekamen. Dann schlossen sich über uns die jahrhundertealten, prächtigen, für den Ural charakteristischen Kiefernbestände. Die Straße schien in ein Tal voller majestätischer Stämme eingeschnitten. Aber der Wald hatte Blößen, auf denen sich herrschaftliche Villen erhoben. Von den Veranden herab grüßten uns elegante Damen. Das primitive Aussehen des Landstrichs täuschte; wir waren in der Nähe einer großen, reichen Stadt. Jekaterinburg kündigte sich an, die Hauptbergwerksstadt des Uralgebietes, der große Gold- und Kohlenmarkt.

Es war 7 Uhr, als wir auf dem Gipfel eines Hügels eine Menschenmenge sahen, die uns zuwinkte. Um uns erscholl ein langgedehntes Hurra. Auch Jekaterinburg hatte uns seinen Gruß gesandt. Begleitet von Zweirädern und Wagen, zogen wir in die elegante Stadt ein, während sich ein wahrer Wolkenbruch entlud. Aufs herzlichste empfangen, verbrachten wir hier die letzten Stunden in Asien, die in dem 6000 Kilometer entfernten Peking begonnen hatten!

Die geographische Grenze Europas überschritten wir am Morgen des 20. Juli, 5 Uhr 17 Minuten.

Nahe der Straße erhebt sich auf einer kleinen Waldblöße auf dem Sattel einer der höchsten Höhen des Ural ein Marmorobelisk. Auf seiner Ostseite ist das Wort „Asia", auf der Westseite das Wort „Europa" eingehauen!

Mit Ungeduld erwarteten wir diesen Paß. Oft hatten wir von dem Augenblick gesprochen, in welchem wir von einem Erdteil in den andern übergehen würden, von jenem flüchtigen, aber doch unvergeßlichen ernsten Augenblick, in welchem wir unsere Fahrt auf asiatischem Boden beendigt haben würden. Nun hatten wir die Durchquerung Asiens von seinen äußersten Grenzen am Stillen Ozean an vollendet. In vierzig Tagen hatten wir den ganzen unermeßlichen, uralten Kontinent durchfahren. Schritt für Schritt hatten wir eine der größten

Verkehrsadern der Menschheit kennen gelernt, diejenige vielleicht, die seit undenklichen Zeiten das stärkste Hinundherfluten von Rassen und Zivilisationen gesehen hat. Sie hat die tatarische Flut gen Westen und die slawische Flut in den Osten getragen, eine Heerstraße der Eroberungen und der Ideen, der Religionen und Schätze, der Sagen und Handelswerte, der Heere und des Goldes. Wir haben um uns den geheimnisvollen Zauber Asiens weben gefühlt, vor allem dort in der Mongolei, in den weiten Ebenen des Schweigens, inmitten eines träumerischen, in den Gedanken unendlicher Wiedergeburten versenkten Volkes, welches das gegenwärtige Leben als eine wertlose Episode ansieht, gleich der Bewegung einer Welle im Ozean, die da lebt, um zu sterben. Wir dachten, ob nicht in der Luft, im Wasser jenes Zentrums von Asien ein geheimnisvolles Element herrsche, das Millionen von Menschen von der Welt losreißt.

Die größten Religionen sind in Asien geboren. Wie Funken sind sie jenem von Idealen glühenden Lande entsprungen, ihr Feuer weithin zu tragen.

Der Begriff der Seele, wohl der edelste, den der Mensch je besessen hat und der das Bewußtsein, die Tugend und die Herzensgüte geschaffen hat, ist in Asien entstanden. Unsere skeptische materialistische Lebensanschauung stößt bei ihrem Zurückfluten nach Asien zusammen mit der großen Nichtachtung aller irdischen Dinge. Nicht Feindseligkeit tritt ihr gegenüber, sie begegnet mehr: der Gleichgültigkeit. Auch die Gleichgültigkeit des Muschiks, dessen heitere Zufriedenheit, das einzige Hindernis für einen raschen Aufschwung der slawischen Rasse, sie ist nur ein asiatisches Erbteil. Beim Erwachen Sibiriens sind die Fremden die Träger des größeren Unternehmungsgeistes und der größeren Energie, sie sind es, die auf die beschauliche träumerische Seele des blonden Volkes einen fieberhaften Tätigkeitsdrang übertragen. Überall haben wir Asien verspürt: in der Verödung der Straßen, in der Gleichgültigkeit und Resignation des Volkes in allen Lebenslagen, selbst in der Gastfreundschaft, mit der wir dort aufgenommen wurden und die uns nicht wieder freigeben wollte, weil man weder den Wert

der Zeit begriff, noch unſere Eile, ja nicht einmal den Zweck unſerer ſo langen und ſo nutzloſen Fahrt!

Für uns hatte die Durchquerung Aſiens nicht nur die Bedeutung einer Folge von Landſchaftsbildern. Wir ſtanden in inniger und dauernder Berührung mit jenem gewaltigen Erdteil und ſeinen Völkern. Indem wir von den Chineſen zu den Mongolen, von den Burjaten zu den Slawen, zu den Kirgiſen kamen, indem wir vom Konfuzianismus und chineſiſchen Buddhismus übergingen zum Lamaismus, zum fetiſchiſtiſchen Chriſtentum Transbaikaliens, zur Orthodoxie Weſtſibiriens und zum Islam, haben wir gleichzeitig Miſchungen der Raſſe und des Bewußtſeins kennen gelernt, Verwandtſchaften des Blutes und der Charaktere, Ähnlichkeiten der Sprachen und der Anſchauungen. Und ohne die Vorgänge zu verſtehen, haben wir langſame Bewegungen der Stämme beobachtet, ein unberechenbares Kommen und Gehen von Auswanderern, inmitten der anſcheinenden Bewegungsloſigkeit ein Abfluten von Völkern aus ihrer Heimat im Herzen von Aſien und ihre Rückkehr dorthin in veränderter Geſtalt. Wir haben einen Begriff von einer Bewegung bekommen, die jenſeits der Grenzen der geſchichtlichen Erinnerung liegt. Aſien, das ſchweigende, das ſchlafende Aſien, das alte Aſien, das ein toter Begriff ſchien, hatte ſich ſtatt deſſen erfüllt gezeigt von einem Betätigungstrieb, der zu mächtig war, um ganz verſtanden zu werden. Dieſe große Völkermutter, der auch unſere eigene Raſſe entſtammt, hatte ſich uns als noch jugendlich enthüllt, ihre neue Fruchtbarkeit im Schweigen verbergend. Deshalb gedachten wir mit einer Art Ehrfurcht des Augenblicks, in welchem wir die Grenze Aſiens überſchreiten würden!

Da dieſer Übergang für uns eine Heimkehr war, ſo hatten wir beſchloſſen, zu halten und auf der poetiſchen Schwelle unſeres Erdteils miteinander anzuſtoßen. Im Werkzeugkaſten lag in lobenswerter Vorausſicht, deren ich mich rühme, zu dieſem Zwecke eine Flaſche guten Champagners. Als wir aber ankamen, ſchwiegen wir, und in ſchweigendem Übereinkommen ſetzten wir unſere Fahrt fort, jeder in

seine eigenen Gedanken versunken, nicht frei von einer gewissen Rührung. Die geplante Feier erschien uns jetzt kleinlich; zu halten und an diesem Orte Champagner zu trinken war eine Entweihung. Nichts durfte die Feierlichkeit unserer Stimmung stören.

Das Automobil rollte rasch über die sanften Abhänge jener niedrigen, weichen Hügel hin, die sich den Namen eines Gebirges anmaßen. Der Ural erscheint nur den Steppenbewohnern hoch und großartig; er ist ein Gebirge, weil er sich zwischen dem sibirischen und dem russischen Tieflande erhebt. Wir, die wir an die großartigen Linien der Apenninen und Alpen gewöhnt waren, hatten den Ural erreicht, ohne ihn zu bemerken. Als wir am Tage zuvor in Jekaterinburg anlangten, glaubten wir, seine Gipfel seien von dem drohenden Unwetter verhüllt. Und als wir dann am frühen Morgen zwischen waldigen Bodenanschwellungen entlang fuhren, glaubten wir auf die ersten Ausläufer des Urals zu stoßen. Statt dessen passierten wir die höchsten Gipfel dieses Gebirgssystems.

Die sehr breite und ziemlich gute Straße lief auf lange Strecken in schnurgerader Richtung weiter, eine breite weiße, sich ins Unendliche fortsetzende Furche in den dichten Wäldern, in die kein Strahl der Sonne dringt. Die ungeheueren Kiefern schienen Träger der Nacht zu sein. An einer Stelle sprang ein Damhirsch hervor: er blieb einige Sekunden lang auf dem Wege stehen, erstaunt über das blitzschnelle Automobil; den schlanken braunen Körper zum Sprunge bereit, wandte er sich uns mit der feinen Nase und dem geschmeidigen Halse in furchtsamer Haltung zu, sprang zurück und verschwand zwischen den Gebüschen, die sich an dem Fuße der großen Stämme unentwirrbar hinziehen. Oft sahen wir Bäume vom Blitze getroffen oder vom Orkan niedergeworfen an der Erde liegen; mancher von diesen zu Boden geschmetterten Riesen versperrte die Seiten der Straße.

Durch diese an die Urzeit erinnernde Landschaft fuhren wir zwei Stunden lang. Wir hätten nie geglaubt, uns in einer der gewerbfleißigsten Gegenden des Russischen Reiches zu befinden, wenn wir nicht

im Grunde jedes Tales über die dunkle Masse der Bäume hinweg rauchende Schornsteine von Fabriken, von Bergwerken, von Gießereien bemerkt hätten. Der Reichtum dieser Gegenden liegt nicht auf der Erde, er ist unter ihr verborgen. Wenn ein Bergwerk eröffnet wird, so wird eine Straße zur Weiterbeförderung der Erzeugnisse gebaut, das ist alles; das Land kann wüst liegenbleiben. Wir mußten unsere Fahrt oft verlangsamen, um lange Karawanen von Hunderten mit Eisen, Kohle oder Holz beladener Telegas vorüberzulassen, die nach Jekaterinburg fuhren, von wo eine kurze Eisenbahnlinie diese Erzeugnisse des Urals weiter nach Tscheljabinsk auf die große Verkehrsstrecke bringt. Jetzt ist eine direkte Linie von Jekaterinburg nach Kasan im Bau begriffen, und wir stießen an diesem Morgen mehrmals auf Eisenbahnarbeiten, die unsere Straße durchschnitten und uns nötigten, auf Erddämmen weiterzufahren und wacklige Stege und provisorische Brücken zu überschreiten. Die Wagenführer im Ural riefen uns Schimpfworte zu. Wir fühlten uns dadurch aber nicht beleidigt: wir erblickten darin nur einen Beweis, daß wir nach Europa gekommen waren! Die Landschaft konnte beinahe noch für asiatisch gelten; etwas aber hatte sich verändert: die Geduld und die heitere Freundlichkeit der Bewohner waren auf der andern Seite des Urals zurückgeblieben.

Gegen 10 Uhr befanden wir uns von neuem auf der Ebene. Es regnete. Wir hatten Jekaterinburg mit der Aussicht auf gutes Wetter verlassen; jetzt drohte eine Sintflut. Die Straße wurde wieder schlecht, morastig, unwegsam. Schmutz bespritzte uns unablässig, so daß wir darauf verzichten mußten, ein Stück Schokolade zu unserer Stärkung zu essen; wir hätten dieses bescheidene Frühstück nicht hervorziehen können, ohne daß es mit Straßenkot bedeckt worden wäre. Wir mußten heute Perm, den Sitz des Gouverneurs, erreichen, das 394 Kilometer von Jekaterinburg entfernt liegt. Um 4 Uhr nachmittags hatten wir aber erst 293 Kilometer zurückgelegt!

Später hörte es auf zu regnen. Unüberwindliche Schläfrigkeit lastete bleischwer auf unseren Augenlidern, als ein ganz eigenartiger

Anblick uns wieder munter machte. Große und kleine vergoldete, versilberte, emaillierte Kuppeln, Türme von jeder Form erhoben sich über der kleinen Stadt Kungur. Sie bietet bei all dem Funkeln edler Metalle das Aussehen einer Märchenstadt. Es muß ein großes heiliges Glaubenszentrum sein, weil es mehr Kirchen als Häuser zu besitzen scheint. Auf den Straßen sind Heiligenbilder, Tabernakel, Votivkapellen in überreicher Fülle vertreten. Die Muschiks entblößen beim Vorübergehen das Haupt und beugen das Knie.

Nach einigen Stunden erlebten wir eine andere Überraschung, das erste tatarische Minarett in dem 30 Kilometer von Perm entfernten Kojonowa. Aber es war eine Übergangsform, beinahe in der Gestalt eines Turmes mit einem Halbmond anstatt des Kreuzes, kurz, eine Art russifizierter Moschee. Tatarische Männer liefen fröhlich herbei, und hinter den Scheiben der kleinen Fenster erblickten wir die braunen Gesichter ihrer Frauen, die wie Zigeunerinnen mit Münzen geschmückt waren.

Nicht weit von Perm zieht sich die Straße zwischen Tannenwäldern dahin. Als wir den Motor anstrengten, um über die Sandmassen, in denen die Räder versanken, hinwegzukommen, machten wir eine furchtbare Entdeckung. Das linke Laufrad drohte zu brechen.

Ich habe schon erwähnt, daß die Kette, die wir um die Pneumatik jenes Rades gelegt hatten, um das Gleiten in dem Morast der Straße zwischen Kansk und Krasnojarsk zu verhüten, die Stellen beschädigt hatte, an denen die Speichen in dem Radkranze befestigt sind. Es war augenscheinlich, daß beim Ersteigen der Anhöhen der von der Kette umwundene Radkranz einen zu starken Druck ausgeübt und die Verbindungen um Haaresbreite gelockert hatte. Die Löcher, in die die Enden der Speichen eingelassen sind, hatten sich um Bruchteile eines Millimeters verbreitert. Wir konnten kaum einen leichten Riß um jede Speiche entdecken, der aber verschwand, wenn das Holz infolge des Regens aufquoll. Bei Sonnenschein aber begann das Rad zu knarren, weshalb Ettore, sobald er Wasser in den Kühlapparat goß,

einen Eimer voll auch über das beſchädigte Rad ſchüttete. Das Mittel war wirkſam.

Hier, in der Nähe von Perm, begann das Rad aber zu knarren, wie es noch nie geknarrt hatte! Wir ſtiegen ab, um nachzuſehen. Die Riſſe hatten ſich erweitert; die Speichen wackelten in den immer breiter werdenden Löchern. Ettore wußte ſich wieder zu helfen: er nahm Bindfaden, wickelte ihn um die Speichen, zwängte dieſe wieder in ihre Öffnungen und ſicherte ſo dem Rade eine gewiſſe Feſtigkeit. Das Knarren wurde leiſer.

Gegen 8 Uhr abends gelangten wir nach Perm. Es war noch ganz hell, die Straßen waren belebt, die Trambahn überfüllt. Jede Stadt bot uns neue Überraſchungen, ein Anzeichen, daß wir uns dem Ziele näherten. In Perm war es die Straßenbahn, die wir mit derſelben Aufmerkſamkeit betrachteten wie die Menge uns.

Im Gaſthofe war unſere erſte Sorge das Rad. Es wurde abgenommen und genau unterſucht. Wir ratſchlagten. Der Fall war ſehr ernſt. Es war zweifellos, daß die meiſten Speichen ſich vom Radkranze zu löſen drohten. Der Fürſt ſchlug vor, die Speichen wieder mit trockenem Bindfaden zu umwickeln und in die ſich erweiternden Löcher hineinzupreſſen, außerdem das Rad die ganze Nacht hindurch ins Waſſer zu ſtellen. Ettore billigte den Plan und machte ſich an die Arbeit. Zwei Stunden ſpäter waren die Speichen umwickelt und eingepreßt. Jetzt fehlte nichts, als das Rad ins Waſſer zu ſtellen. Dies ſchien das geringſte, es war aber das ſchwierigſte. In ganz Perm fand ſich kein Behälter vor, groß genug, um das Rad aufzunehmen! Die Nachforſchungen dauerten lange; ſie begannen in dem Gaſthof und wurden auf das ganze Stadtviertel ausgedehnt. Die Leute, die ſich um das Automobil verſammelt und der Arbeit zugeſehen hatten, nahmen tätigen Anteil an unſeren Nachforſchungen und ſuchten ſich an die größten Behälter zu erinnern, die ſie geſehen hatten.

Ein dicker Beamter in Uniform hatte ſchließlich eine praktiſche, originelle Idee. Er näherte ſich dem Fürſten und fragte ihn:

„Verzeihen Sie, Sie wollen das Rad ins Waſſer ſtellen?“

„Ja.“

„Warum ſchicken Sie es denn nicht in eine Badeanſtalt?“

Es hätte wie ein Scherz geklungen, wenn der dicke Beamte nicht vollſtändig ernſtgeblieben wäre, als der Fürſt, der nicht wußte, in welchem Sinne er den Vorſchlag auffaſſen ſollte, ihn forſchend anblickte.

„Sie meinen . . .?“

„Ich meine, daß man das Rad in eine Badeanſtalt ſchicken, eine Zelle mieten, das Rad in das Baſſin ſtellen und morgen wieder herausholen ſollte. Es wird dann ſo feſt ſein, daß nichts ihm mehr etwas anhaben kann. Laſſen Sie das Rad auf eine Droſchke laden, und ich gebe dem Kutſcher die Adreſſe.“

So vollzog ſich die gewiß nicht allzu gewöhnliche Tatſache, daß ein krankes Rad in eine Badeanſtalt gebracht wurde, um ſich dort einer hydrotherapeutiſchen Kur zu unterziehen.

Am nächſten Morgen um 4 Uhr hatte das Rad ſeinen anſtrengenden Poſten wieder eingenommen.

„Wie ſteht es?“ fragte ich Ettore, indem ich mit dem Finger auf das Rad wies.

„Ausgezeichnet“, erwiderte er zufrieden. „Es iſt wieder feiner geworden.“

Trügeriſcher Schein! Schwere Krankheiten täuſchen bisweilen eine plötzliche Beſſerung vor. Unſer armes Rad lag im Sterben. Wenige Stunden ſpäter waren wir die trauernden Hinterbliebenen.

Neunzehntes Kapitel.

Von der Kama zur Wolga.

Automobil, Milch und Eier. — Ein Unwetter. — Das Rad bricht. — Es wird wiederhergestellt. — Ein Dorf in Schrecken. — Schaden an den Bremsen. — Kasan.

Die Bürger von Perm werden am Morgen des 21. Juli zu ihrer Überraschung ein bedeutendes Ansteigen der Milch- und Eierpreise konstatiert haben. Wir haben das niederdrückende Bewußtsein, die unschuldige Ursache dieser tiefeingreifenden wirtschaftlichen Störung gewesen zu sein. Das Automobil bringt eben in Ländern, die sich an diesen Sport noch nicht gewöhnt haben, unerwartete Wirkungen hervor; es hat geradezu unberechenbare Folgen. Die Sache trug sich folgendermaßen zu.

Wir hatten kaum die Stadt verlassen, und zwar bei drohendem, regnerischem Wetter, als wir auf eine lange Reihe von Telegas stießen. Sie brachten landwirtschaftliche Erzeugnisse nach Perm auf den Markt. Die Bauern, Männer und Frauen, lenkten ihre Pferde mit gewohnter Sorglosigkeit; sie saßen auf dem Rande der Telegas und ließen die Beine in der Luft baumeln. Der Muschik hat zwei Arten, den Wagen zu lenken: die eine, wenn er zu Markte fährt, die andere, wenn er vom Markt zurückkommt. Bei der Rückkehr ist es der Kopf, der hin und her baumelt, und die Beine befinden sich im Innern der

Telega; denn der Muſchik unterläßt es nie, einen guten Teil des eingenommenen Geldes gewiſſenhaft in Wodka anzulegen und mit derſelben Gewiſſenhaftigkeit den Wodka bis zum letzten Tropfen auszutrinken. An jenem Morgen handelte es ſich jedoch, wie erwähnt, um Bauern, die zu Markte fuhren, und die Telegas wurden daher auf die erwähnte Art Numero eins gelenkt.

Als wir uns näherten, gab das Pferd des erſten Wagens Zeichen des Schreckens und dann der Wut von ſich. Die Pferde des Gouvernements Perm ſind aus irgendeinem geheimnisvollen Grunde die grimmigſten Feinde des Automobils. Wir konnten zwiſchen den Pferden des einen Gouvernements und denen des andern einen großen Unterſchied im Verhalten uns gegenüber bemerken: die von Transbaikalien waren feindſelig, die von Irkutsk mißtrauiſch, die von Tomsk gleichgültig, die von Omsk veränderlich, die von Perm unverſöhnlich! Für den, der die unerforſchlichen Beziehungen zwiſchen dem Charakter der Pferde und den Religionen der Menſchen ergründen will, füge ich noch hinzu, daß die Pferde der Buddhiſten und Mohammedaner gegen uns beinahe freundſchaftliche Empfindungen an den Tag legten; ſelbſt in der Umgegend von Perm beobachteten uns die Pferde der Tataren mit großer Nachſicht, gleich toleranten Weſen, die nicht die ausſchließliche Herrſchaft über die Straße in Anſpruch nehmen und deren Wahlſpruch iſt: „Fahren und fahren laſſen!“ Das Pferd des erſten Wagens wurde alſo wild.

Das Automobil fuhr langſam: nutzloſe Vorſichtsmaßregel. Das Pferd machte einen Seitenſprung, der Wagen ſtürzte um. Er war mit Milch und Eiern beladen. Auf der Erde bildeten ſich gelbe und weiße Bächlein. Wir wollten den unabſichtlich angerichteten Schaden erſetzen, als ſich mit der Geſchwindigkeit eines Blitzes die Panik von Pferd zu Pferd fortpflanzte. Die zweite Telega ſtürzte, dann die dritte. Nichts iſt ſo anſteckend wie böſes Beiſpiel. Im Nu lagen alle Telegas am Boden und ſtreckten die Räder in die Luft. Die Milch floß von allen Seiten in Strömen, und die Bauern, angeſtachelt

von ihren Frauen, stürzten auf uns los. Was war zu tun? Was tut man, wenn man auf einem Automobil von 50 Pferdekräften sitzt, bedroht von einer Menge mit Stöcken bewaffneter Muschiks? Etwas sehr Einfaches. Mit Bedauern, aber mit Entschlossenheit wurde der Geschwindigkeitshebel heruntergedrückt, die Maschine sauste los und war bald aus dem Bereiche der Stöcke. Wir hatten jedoch noch nicht einen Kilometer zurückgelegt, als wir vor uns einen zweiten Zug Telegas erblickten.

Diesmal beschlossen wir, zu halten und die Wagen vorbeizulassen. Aber das stillstehende Automobil erscheint den Pferden nicht minder furchtbar als das sich bewegende. Als sie näherkamen, spitzten sie die Ohren, schüttelten den Kopf und wieherten, und ehe man es sich versah, richtete sich das erste Pferd auf die Hinterhand empor und machte eine jähe Wendung, wobei es leider vergaß, daß es angespannt war; die Telega geriet ins Wanken und stürzte um; die zweite tat dasselbe, gleich darauf die dritte; die übrigen folgten! Milch und Eier am Boden, die Stöcke hochgeschwungen in der Luft — und das Automobil sauste abermals in eiliger Fahrt davon.

Von nun an änderten wir unsere Taktik mit Erfolg. Wenn wir den Telegas begegneten, fuhren wir mit voller Geschwindigkeit, und es kam keine Vergeudung von Milch mehr vor. Die Pferde hatten kaum Zeit, die Vorüberfahrt des Ungeheuers zu bemerken, als es auch schon verschwunden war, und setzten ihren Weg beruhigt fort. Alles beschränkte sich auf eine leichte Bewegung des Kopfes: es war nur ein Augenblick. Wir wandten im Grunde genommen dieselbe Taktik an wie bei den Brücken von zweifelhafter Widerstandsfähigkeit; die Pferde hatten keine Zeit durchzugehen, und die Brücken hatten keine Zeit einzustürzen. Der kritische Moment war auf einen Augenblick beschränkt. Und die Bauern begrüßten uns mit Begeisterung, lachend und überrascht beim Anblick dieser schwindelerregenden Fahrt.

Einige Stunden später gelangten wir in große Tannenwälder, während ein überaus heftiges Unwetter losbrach. Ein Sturmwind

fuhr durch die Bäume und beugte sie alle unter Heulen und Zischen. Mattes Dämmerlicht herrschte, als sei die Nacht zurückgekehrt, nur unterbrochen von dem blauen Schein blendender Blitze. Der Donner rollte beständig. Ein wolkenbruchartiger Regen rauschte von allen Seiten herab wie ein großer Wasserfall und überschwemmte die Straße, füllte die Sitzplätze des Wagens, drang uns durch die wasserdichten Mäntel und peitschte unsere Gesichter mit einer Heftigkeit, die einen wirklichen Schmerz hervorrief, als ob das Wasser ein fester Körper wäre: so groß waren die Tropfen und so heftig der Sturm. Wir mußten langsam fahren, wir sahen das Gelände nicht mehr, das von den Regenschauern verhüllt war. Das Automobil überließ sich natürlich allerhand ungezogenen Protesten gegen den Morast: es rutschte aus, neigte sich zur Seite, fuhr quer über die Straße, hatte eine unüberwindliche Neigung, sich mit dem Vorderteil nach hinten umzuwenden und zeigte überhaupt Ungehorsam und Launenhaftigkeit. Das Unwetter dauerte vier volle Stunden! Um ½10 Uhr hatten wir in beinahe sechsstündiger Fahrt kaum 50 Kilometer zurückgelegt.

Tief herabhängende Wolken trieben vorbei und verfingen sich in den Bäumen, als wir das Ufer der Kama erreichten und auf einem von einem kleinen Dampfer geschleppten Fährboote über den breiten Strom übersetzten, der nächst der Wolga die wichtigste Verkehrsader des östlichen Rußlands bildet.

Morast begleitete uns auch am andern Ufer. Zuweilen mußten wir absteigen, um die Maschine zu schieben, wenn die Laufräder es sich in den Kopf gesetzt hatten, sich im Kreise herumzudrehen, ohne vorwärtszukommen. Wir hofften noch Malmyſch an der Wjatka, einem Nebenflusse der Kama, zu erreichen und dort zu übernachten, von wo wir noch etwa 160 Kilometer bis Kasan hatten. Wir hatten uns vorgenommen, an diesem Tage 360 Kilometer zurückzulegen, um am nächsten Tage vormittags in Kasan zu sein ... Es sollte ganz anders kommen! Auf Reisen soll man nichts im voraus bestimmen wollen. Vorausbestimmungen sehen aus, als wolle man dem Schicksal

Vorſchriften machen. Das Schickſal wollte ſich aber an uns rächen und uns demütigen.

Gegen 11 Uhr hatten wir uns etwa 30 Kilometer von der Kama entfernt. Die Straße wurde beſſer und das Wetter hatte ſich aufgeklart, als das beſchädigte Rad zu knirſchen begann. Nach zehn Minuten knarrte es. Wir fuhren weiter — was ſollten wir auch ſonſt tun? —, das Knarren ging in Ziſchen über. Noch wenige Meter und dann — ein Krach! Wir hielten. Der Fürſt ſprang ab, um das Rad zu beſichtigen, und ſtieß einen Ausruf ſchmerzlicher Überraſchung aus.

„Was gibt es?“ fragte ich.

„Es iſt aus!“ erwiderte er, „wir können keinen Schritt weiterfahren.“

In der Tat hatten ſich die Speichen des Rades völlig von dem Kranze gelöſt; wenn ſich das Rad drehte, ſo traten ſie abwechſelnd in die Löcher und wieder aus ihnen heraus; von dem Gewicht des Wagens hineingedrückt, traten ſie an dem unteren Teile des Rades hinein und traten heraus, wenn ſie beim Umſchwung des Rades nach oben zu ſtehen kamen.

Wir konnten von keinem ſchwereren Unfall betroffen werden! Wir mußten auf unabſehbare Zeit feſtliegen, in einer unbewohnten Gegend, Hunderte von Kilometern von der Eiſenbahn entfernt. Es war ein Augenblick der Beſtürzung. Wir ſchwiegen und betrachteten das unbrauchbare Rad mit zornigen Blicken nutzloſen Grolles.

„Was nun?“ fragten wir uns nach einigen Minuten.

„So viel Mühe, ſo viele Schwierigkeiten überwunden!“ ſeufzte Ettore. „Um hier zu enden!“

„Ohne das Rad können wir das Automobil nicht einmal von Pferden weiterziehen laſſen“, bemerkte ich.

Der Fürſt dachte nach. Dann fragte er als praktiſcher Mann:

„Gehen wir logiſch vor. Was iſt das Dringendſte? An den nächſten bewohnten Ort zu kommen. Wir können nicht mitten auf

der Straße ſtehenbleiben. Wenn dieſer erſte Schritt getan iſt, wollen wir an den zweiten denken. Sehen wir uns einmal die Karte an."

Wir betrachteten ſie. Das nächſte Dorf war etwa acht Kilometer entfernt.

„Gut!" nahm der Fürſt wieder das Wort. „Nun müſſen wir ein Mittel ausfindig machen, noch acht Kilometer zurückzulegen. Für dieſe Strecke läßt ſich das Rad ausbeſſern."

Er zeigte immer Ruhe und Energie, eine reiche Quelle von Auskunftsmitteln. Es wurde eine ſinnreiche proviſoriſche Reparatur vorgenommen, die imſtande war, eine kurze Fahrt auszuhalten, vorausgeſetzt, daß dieſe mit der nötigen Vorſicht ausgeführt wurde. Es handelte ſich darum, Stücke Holz zwiſchen der Nabe des Rades und dem Kranze als eine Art Hilfsſpeichen einzufügen, die neben den Speichen angebracht und mit Stricken feſtgebunden wurden. Ettore machte ſich ſofort an die Arbeit. Mit der Axt ſchlug er ſtarke Äſte von einem Baum ab, hieb paſſende Stücke davon ab und trieb ſie mit Hammerſchlägen zwiſchen die Speichen des Rades ein, nachdem er dieſes mittels einer Winde emporgehoben hatte. Dann band er ſie an die eigentlichen Speichen feſt. Das Rad bot den Anblick eines ſeltſamen, von einer Pneumatik umgebenen Holzbündels. Während Ettore noch daran arbeitete, kam ein alter Muſchik des Weges, der ein Kalb vor ſich her trieb.

Er blieb ſtehen, um ſich das Ding anzuſehen, ebenſo das Kalb. Nachdem er das Rad aufmerkſam betrachtet hatte, rief er aus:

„Guten Tag!"

„Guten Tag!"

„Sie wollen das Rad reparieren?"

„Jawohl."

„Es gibt einen Mann, der es Ihnen machen kann, ganz in der Nähe."

„Ein ſolches Rad?" fragte ihn Don Scipione ungläubigen Tones.

„Ein solches, Väterchen!“ erwiderte der Alte. „Er ist der geschickteste Fabrikant von Schlitten und Telegas in der ganzen Gegend. Sie finden nicht einmal in Perm einen so tüchtigen.“

„Dies ist eine sehr komplizierte Telega. Eine Telega, die von elbst fährt.“

„Ich sehe es, daß sie nicht so ist wie die unsrigen, aber Nikolai Petrowitsch ist imstande, ein Rad auszubessern, es mag so oder so sein.

„Wo wohnt dieser Mann?“

„Sechs Werst von hier. Gehen Sie nur diese Straße entlang, dann werden Sie auf eine kleine weiße Kirche stoßen; links von der Kirche ist ein Abhang, dann kommt eine kleine Brücke; gehen Sie über die Brücke, und Sie sind an Ort und Stelle. Sie können gar nicht fehlgehen; seine Isba steht allein im Felde.“

„Und er arbeitet heute? Es ist Sonntag.“

„Er arbeitet vormittags. Wenn Sie aber Eile haben . . .“

Wir dankten dem guten Alten, der seinen Weg wieder aufnahm, hinter dem vorantrabenden Kalbe her, und wir setzten uns langsam und vorsichtig in Bewegung, um nach dem Hause Nikolai Petrowitschs zu gelangen. Nach wenigen Schritten begann das Rad von neuem zu knirschen, zu knarren, zu ächzen; wir erwarteten das Geräusch eines vollständigen Bruches zu vernehmen und zu sehen, daß sich das Automobil auf die Seite neigte. Aber laut stöhnend widerstand das Rad. Mehr als eine Stunde brauchten wir, um zu der Isba des Stellmachers zu gelangen.

Es war ein gut aussehendes Haus, aus schönen, rechtwinklig zugehauenen Balken gezimmert, und stieß an eine Umzäunung an, über welche Schuppen und Dächer hervorragten. Auf freiem Felde waren zahlreiche Schlittenkufen aufgeschichtet, die an dem einen Ende von Stricken aus Weidengeflecht in gekrümmter Lage festgehalten wurden.

Wir riefen.

Sofort öffnete sich die Tür des Zaunes und heraus trat ein Mann.

„Nikolai Petrowitsch?“ fragten wir.

„Das bin ich. Guten Tag!“

Es war ein schöner Mann, über 50 Jahre alt, mit langem grauem Barte. Sein Gesicht hatte den mystischen Ausdruck der russischen Bauern; die langen, auf der Stirn gescheitelten Haare fielen ihm bis auf die Schultern herab. Er war von hünenhaftem Wuchs und trug die rote an der Brust offene Bluse der Muschiks, der Hals war unbedeckt. Seine Gehilfen folgten, auch sie von patriarchenhaftem Aussehen; aus den aufgestreiften Ärmeln ragten athletische Arme hervor, die imstande schienen, Bäume auszureißen.

„Sehen Sie sich dieses Rad an!“ sagte der Fürst zu dem Telegabauer.

Er betrachtete es einige Augenblicke.

„Die Speichen können neu gemacht werden, der Radkranz ist noch gut. Nur die Löcher müssen tiefer gebohrt werden . . .“

„Sie können die Speichen neu machen?“

„Ja.“

„Und so, daß sie halten?“

„Ich mache Ihnen das Rad stärker, als es neu war.“

„Ich brauche es aber sofort.“

„In einem halben Tage ist es fertig.“

„Gut.“

Das Automobil wurde in einen ländlich aussehenden Hof geleitet, der voller Hobelspäne und Holzsplitter lag und auf dem sich Balken, Schlitten, Wagen und eiserne Reifen befanden. In einem Winkel stand ein frisch angestrichener Tarantaß auf zwei Böcken. Das Rad wurde auseinandergenommen; die von der Nabe und dem Kranze getrennten Speichen dienten den neuen als Modell. Wenige Minuten später hallte der Hof von Axthieben wider. Kein anderes Werkzeug wurde verwandt außer der Axt, die mit wunderbarer Geschicklichkeit gehandhabt wurde. In der Hand des russischen Bauern ist sie ein Präzisionsinstrument. Um den Punkt zu bestimmen, auf den gehauen werden soll, machen diese Leute keine Zeichen, noch ziehen sie

Tod von Nikolai Petrowitsch neu hergerichtete Rad.

Linien, sie legen ihre linke Hand aufs Holz, und der Hieb fällt, den Daumen beinahe streifend. Die Lage des Fingers hat dem Auge und der Hand das richtige Maß angegeben. Die neuen Speichen entwickelten sich allmählich aus dicken Klötzen alten Kiefernholzes; durch schwere Hiebe, die die Späne ringsumher fliegen ließen, wurden sie schwächer gemacht. Die Künstler maßen, indem sie die alten Stücke auf die neuen legten, und brauchten kein anderes Hilfsmittel dazu; millimeterbreite Zungen schlugen sie sauber und genau mit sicherem Auge, und zwar mit Axtschlägen, die mit geschwungenem Arme niedersausten, als hätte es sich anstatt um eine so feine Arbeit um den Bau eines Gerüstes oder einer Fähre gehandelt.

Während wir diese malerische Gruppe rauher, bärtiger Männer, die sich einer so mühsamen Arbeit unterzogen, beobachteten, wandte sich einer von ihnen zu uns und redete uns feierlich auf lateinisch an.

Unsere Überraschung war so groß, daß wir ihn einige Augenblicke fassungslos betrachteten, ohne zu antworten.

„Wo hast du das gelernt?“ fragte ihn Fürst Borgkese.

„Ich habe es für mich studiert, zu Hause während des Winters“, erwiderte der Mann ernst.

Dies erinnerte mich an einen andern Lateinkundigen, den ich unterwegs antraf, einen chinesischen Wagenführer in der Nähe von Hsin-wa-fu. Es war ein christlicher Chinese im Dienste der Katholischen Mission der Provinz Schansi, der von Peking zurückkehrte und seinen Brüdern Lebensmittel mitbrachte. Aber diese Tatsache ist nichts Außergewöhnliches in China, wo Latein die Umgangssprache der Missionen ist und viele Bekehrte es so weit bringen, daß sie sich seiner mit bewundernswerter Gewandtheit bedienen. Wie es ein Pidgin-Englisch gibt, so gibt es in China auch ein Pidgin-Latein zum Ruhme des christlichen Glaubens.

Das Latein unseres Muschiks war etwas russifiziert, aber er bediente sich seiner hinreichend gut, um uns mitzuteilen, daß, wenn wir ermüdet seien, wir in das anstoßende Haus gehen möchten, wo wir ausruhen und Milch trinken könnten. Wir fanden hier nicht nur Milch, sondern auch herrliche Walderdbeeren, die die Frau des Meisters uns diensteifrig vorsetzte.

Um 4 Uhr waren die Speichen fertig. Nun begann der schwierigste Teil der Aufgabe: die Zusammensetzung. Sie kostete drei weitere Stunden angestrengter Arbeit. Mit langen glühenden Stäben wurden die Speichen durchbohrt; Rauchwolken stiegen zischend von den verbrannten Holzstellen auf. Schließlich wurden die Schrauben angebracht und die Platten befestigt: das Rad war fertig.

Die neuen Speichen entsprachen sicherlich nicht allen Regeln der Kunst; sie waren massig, dick und plump, verliehen aber dem Rade eine Festigkeit, daß es allen Stößen, allen Kraftanstrengungen zu widerstehen versprach.

Wir fuhren vom Hofe auf die Straße. Die Arbeiter folgten uns, während sie sich von uns verabschiedeten. Sie lachten vergnügt und trockneten sich die schweißtriefenden Stirnen. In dem Augenblicke, als wir davonjagen wollten, streckten sich uns schwielige Hände entgegen, die wir in freudiger Erregung voller Dankbarkeit drückten.

„Do svidania!“ riefen ſie uns zu, während wir davonfuhren.

„Salve!“ rief der Lateiner.

Ihre Zurufe begleiteten uns lange Zeit. Noch aus weiter Ferne konnten wir unſere Retter ſehen, wie ſie die Mützen ſchwenkten, bis die Bäume uns ihren Blicken entzogen.

Wir wollten unſeren Weg fortſetzen, ſolange es das Tageslicht geſtattete. Die Straßen waren trocken geworden; wir fuhren 30 Kilometer in der Stunde. Eine Stunde nach unſerer Abfahrt ging die Sonne unter. Wir ſagten uns: „Im nächſten Dorfe machen wir halt.“ Aber der Wunſch, die verlorene Zeit einzuholen, war zu lebendig in uns, und im „nächſten Dorfe“ fuhren wir ohne Aufenthalt weiter zum „nächſten Dorfe“. In manchen Ortſchaften bereiteten uns die ſonntäglich gekleideten Bewohner einen fröhlichen Empfang, in andern betrachteten ſie uns mit mißtrauiſcher und feindſeliger Verwunderung. Der Grund für dieſes verſchiedene Verhalten lag am Telegraphen. Die Orte, die ein Telegraphenamt hatten, waren uns freundſchaftlich geſinnt; ſie wußten von uns, in manchen Ortſchaften erwartete man uns ſogar. Von Amt zu Amt teilten ſich die Telegraphiſten die Nachricht unſerer Durchfahrt mit, die ſich durch den ganzen Ort verbreitete, indem ſie von Mund zu Mund lief. Überall konnten wir die Telegraphenbeamten am Fenſter ſtehen ſehen; ſie waren die erſten, uns zu begrüßen.

Um 9 Uhr begann die Dämmerung der Nacht zu weichen. Wir beſchloſſen, im nächſten Dorfe über Nacht zu bleiben. Zwei junge Leute, die nebeneinander auf dem Fußſteige gingen, holten wir ein und hielten das Automobil an, um zu fragen, wo das „Semſtwoiſkaja Dom“ ſei. Aber wir hatten noch nicht den Mund geöffnet, als jene, nachdem ſie uns einen Moment mit entſetzten Augen angeſtarrt hatten, das Zeichen des Kreuzes machten, die Beine in die Hand nahmen und die Flucht ergriffen, ohne ein Wort, ohne einen Schrei, auf den Zehenſpitzen; ſie liefen, als fürchteten ſie, uns durch das Geräuſch ihrer Schritte hinter ſich herzuziehen. Augenſcheinlich handelte es ſich um ein Dorf ohne Telegraphenamt! Die Lage wurde

Unser Lager. -k-

ungemütlich; wir mußten unbedingt rasten, schon weil unsere Vorräte zu Ende gegangen waren und wir seit Perm außer den Erdbeeren der Frau des wackeren Wagenbauers nichts gegessen hatten.

Endlich bemerkten wir auf der Schwelle eines Hauses mehrere Frauen. Wir hielten. Der Fürst wollte absteigen und mit ihnen unterhandeln.

„Um Gotteswillen!“ flüsterte ich ihm zu. „Mit Ihrem Pelze jagen Sie sie sofort in die Flucht!“

Wir hatten bereits bemerkt, daß unsere Pelze und wasserdichten Mäntel auf die Bauern eine abstoßende Wirkung ausübten. Wir sprachen also vom Automobil aus, indem wir unserer Stimme einen sanfteren Klang gaben, um weniger teuflisch zu erscheinen.

Der Fürst hatte die zärtlichsten Töne gefunden, als er sagte:

„Guten Abend! Hätten Sie wohl die Freundlichkeit, uns zu sagen, wo das Sein—“

Es war zwecklos, den Satz zu beenden. Die Frauen waren mit einem Schreckensschrei im Nu ins Haus geflüchtet und verschlossen sofort die Tür.

Digitized by Google

„O weh!“ murmelten wir. „Das Beste, was uns diese Nacht begegnen kann, ist, mit leerem Magen im Freien zu kampieren!“

Wir fuhren weiter bis zu einem Hause, das blau angestrichen war und weißumrahmte Fenster hatte.

„Hier müssen wohlhabende Leute wohnen,“ sagten wir uns; „hoffentlich bereiten sie uns einen besseren Empfang.“

Wir klopften an die Tür. Alles still. Wir klopften noch einmal. Niemand antwortete.

„Das Haus steht leer!“ riefen wir.

Nein, es stand nicht leer. Wir hörten Geflüster von Stimmen im Innern, ein Geräusch von nahen Schritten über die hölzernen Dielen, das Zuschlagen der Ausgangstür, die fest verschlossen wurde, das Klirren eines Riegels.

Wie sollten wir die Furcht besiegen, die wir überall einflößten? Wir bemerkten, daß die Bewohner wach waren und, auf die Straße hinausgetreten, den geheimnisvollen Wagen ängstlich beobachteten. Es war nicht angenehm, in dieser Lage zu bleiben, weil die Möglichkeit nicht unbedingt ausgeschlossen war, daß jemand es für ein

Ein Forscher.

Digitized by Google

verdienſtliches Werk hielt, einen Flintenſchuß auf den böſen Fremden abzufeuern. Der Fürſt bemerkte:

„Es wäre gut, wenn einer allein näher an die Leute herangingen; ich würde ihnen die amtlichen Briefe zeigen, und wir würden ehrenvoll aufgenommen werden.“

Dann, von einer Idee erfaßt, begann er jene allzu furchtſamen Leute anzureden, die ſich, zu ſofortigem Rückzuge bereit, 50 Schritt von uns entfernt hielten.

„Das hier,“ ſagte er, „iſt eine Maſchine wie die Schiffe auf der Kama und die Eiſenbahn. Kommt nur her und ſeht ſie euch an! Kommt nur! Es iſt keine Gefahr! Sie wird mit Benzin betrieben.“

Die Kühnſten kamen näher. Die übrigen folgten, und es bildete ſich ſchnell ein Kreis von Zuſchauern, die zu begreifen begannen, daß wir Weſen von Fleiſch und Blut ſeien. Man trat näher, das Automobil wurde befühlt, anfangs furchtſam, als könne man ſich an ihm verbrennen, dann mit vertrauensvoller Sicherheit. Zwei Bauern nahmen heldenmütig die Einladung an, auf das Automobil zu ſteigen und ſich ein Stück fahren zu laſſen. Sie gerieten in ſolche Begeiſterung, daß ſie nicht mehr abſteigen wollten. Alle wollten es probieren. Das Gedränge um uns herum wurde immer dichter. Auch der Pope kam und drückte den Wunſch aus, morgen früh nach dem nächſten Dorfe gefahren zu werden.

Das Eis war gebrochen. Alle wurden unſere guten Freunde. Das blaue Haus ſchob die Riegel zurück, öffnete weit die Tür und nahm uns gaſtlich auf. Der Samowar kam auf den Tiſch; nach dem Samowar erſchienen Eier, Milch, Butter und Brot, ſo daß wir unſeren Hunger ſtillen konnten. Die im Hofe untergebrachte Maſchine war von der Bevölkerung umlagert, die ſie mit bewundernder Neugier betrachtete.

Bis Mitternacht erhielten wir Beſuche; die Leute kamen und gingen frei aus und ein, nach ruſſiſchem Brauche, ohne um Erlaubnis zu bitten. Sie wollten uns in der Nähe ſehen; ſie traten ins Zimmer.

nahmen die Kopfbedeckung ab, betrachteten uns schweigend und gingen wieder hinaus, zufrieden wie Kinder am Weihnachtsabend. Um Mitternacht löschten wir das Licht aus, hüllten uns in unsere getreuen Pelze und streckten uns auf dem Fußboden aus; die letzten Besucher entfernten sich auf den Zehenspitzen, um von der Haustür aus zu verkünden: „Die Fremden schlafen!"

Am folgenden Morgen, 22. Juli, setzten wir um 4 Uhr unsere Fahrt durch eine sich stets gleichbleibende Landschaft fort: große Wälder, vereinzelte Wiesen, einige bebaute Felder, von Gebüschen eingeschlossen, die jungfräuliche Erde bedeckten.

Auf Barken setzten wir über den kleinen Fluß Uchim, dann über einen breiteren, den Wala. Leider bewirken die zahlreichen, leicht zu befahrenden Wasserstraßen, daß die Landwege vernachlässigt werden, die wir in sehr schlechtem Zustande fanden, so daß wir nur langsam vorwärtskamen und das Automobil allen jenen schrecklichen Proben unterziehen mußten, die uns zwischen Mariinsk und Tomsk zur Verzweiflung gebracht hatten. Wir fürchteten, die Federn würden nicht länger halten. Wir merkten, daß sie gegen die Stöße weit empfindlicher wurden, und wir hatten keinen Ersatz für sie. In der sicheren Überzeugung, ihrer nicht zu bedürfen, hatten wir die Ersatzfedern in Kalgan zurückgelassen, weil sie zu schwer waren, und vielleicht liegen sie jetzt noch in den Bureaus der Russisch-Chinesischen Bank, zum Andenken an unsere Fahrt.

Um einen Begriff von den Straßen zu erhalten, stelle man sich vor, man fahre im Automobil über einen frischgepflügten Acker mit der Aussicht, Hunderte von Kilometern unter denselben Bedingungen zurücklegen zu müssen.

Natürlich regnete es von Zeit zu Zeit. Wir fuhren durch wenig bevölkerte, stille Städtchen, die mit ihren weiß angestrichenen Holzhäusern — zum Unterschiede von den die Naturfarbe des Holzes zeigenden Bauernhäusern — einen unendlich traurigen Eindruck machten.

Wir wurden in melancholiſche Stimmung verſetzt, wenn wir an ihr einförmiges, graues, ſtilles Leben dachten: ſie glichen Städten in der Verbannung. Sie tauchten in einem Tale auf, hinter einem Gehölz, am Ufer eines Baches, abgeſchloſſen in der Eintönigkeit einer unbebauten Gegend mit dunkeln Tannen- und Kiefernwäldern von düſterem Grün. Einige von ihnen haben Namen, die nicht ruſſiſch ſind, tatariſche und bulgariſche Namen.

Manche Namen bewahren die Erinnerung an jenes ſeltſame bulgariſche Volk, das einſt hier ein Reich beſaß, von deſſen Hauptſtadt noch jetzt prächtige Trümmer an den Ufern der Wolga zu ſehen ſind. Sie war ſo in Vergeſſenheit geraten, daß ſie vollſtändig verſchwand. Wälder hatten ſie überwuchert; ſie lebte nur noch in der Überlieferung, als unter Peter dem Großen ihre majeſtätiſchen Trümmer mitten in einem dichten Walde wieder entdeckt wurden.

Die Bulgaren liebten die großen Ströme: ſie teilten die Wolga und die Donau unter ſich: „weiße Bulgaren“ die der Wolga, „ſchwarze Bulgaren“ die der Donau; aber ſie wurden aufgeſaugt, die einen von den Tataren, die andern von den Slawen. So ſind nur noch Namen übriggeblieben: Bolgary an der Wolga, Bulgarien an der Donau; das Volk aber exiſtiert nicht mehr.

Am Nachmittag häuften ſich die Schwierigkeiten. Die durch endloſe Wälder führende Straße war ſo ſchlecht geworden, daß wir mit der Geſchwindigkeit von nur 15 und häufig gar nur von 10 Kilometern fahren mußten. Die Karoſſerie knarrte, ſie flog bei jedem Stoße in die Höhe, als wollte ſie in Stücke gehen. Die Fußbremſe, jene vermaledeite Bremſe, die in Sibirien dreimal Feuer gefangen hatte, brannte zwar nicht mehr, aber ſie funktionierte auch nicht mehr. Sie war vollſtändig verdorben, und wir waren einzig auf die Handbremſe angewieſen, die auf die Laufräder wirkt. Während wir einen ſteilen Abhang hinunterfuhren, wobei dieſe einzige Bremſe angezogen war, fühlten wir einen heftigen Ruck im Automobil und

hörten im vorderen Teile ein metallisches Klirren. Die Maschine stand quer über dem Wege still.

Wir sprangen ab.

„Was soll jetzt werden?“ riefen wir angstvoll aus, als wir hörten, welcher Schaden angerichtet war.

Der allzu starke Druck der Bremse hatte den Bruch des Bügels zur Folge gehabt, der die Federn mit der Radspindel verbindet, und die Achse der Laufräder hatte sich vollständig von den Federn, also vom Chassis, losgerissen. Wir hatten Ersatzbügel da, aber sie waren zu kurz. Zum Glück fand Ettore, als er unter seinem Handwerkszeug herumwühlte, Spindeln und Schrauben, mit deren Hilfe es ihm

Russischer Muschik.

nach langem, geduldigem Arbeiten gelang, Federn und Achse wieder zusammenzubringen und festzuschrauben. Aber es stellte sich ein noch schwererer Schaden heraus. Die hinteren Federn waren gebrochen! Von den neun Blättern, aus denen jede bestand, waren links drei geborsten, rechts fünf. Unsere Hoffnung beruhte jetzt nur noch auf der Widerstandskraft des längsten und größten Blattes, das an den äußersten Enden die Zapfen trägt, mittels deren es befestigt ist, und das aus dem feinsten Stahle, den es gibt, angefertigt ist. Unsere Hoffnung stand aber auf sehr schwachen Füßen. Wir sahen, daß eine einzige starke Erschütterung alles vernichten würde.

Es dunkelte, und die Arbeit im Walde dauerte immer noch fort. Ein trauriger Abend für uns. Wenn der Motor, die Transmissionen, das Kugelgelenk, die Kardanwelle, die Verbindungen des Chassis, der ganze maschinelle Teil gesund, gut imstande, neu, stark und zuverlässig ist, wer denkt da an das übrige? Wenn das Herz, der Magen und alle vitalen Organe eines Menschen kräftig sind und gut funktionieren, wer denkt da an die Füße? Und doch waren es gerade die Füße unseres Automobils, die kränkelten: ein verhängnisvolles Leiden, wenn man noch einen weiten Weg vor sich hat.

Nachdem die Reparatur beendet war, machten wir uns wieder auf den Weg, ganz langsam und mit der peinlichsten Vorsicht, und gelangten eine Stunde später an die Poststation Melekeski. Wir kochten uns Eier, tranken Milch und streckten uns zum Schlafen auf der Erde aus.

Die Station war wenig mehr als eine Isba.

Am Morgen nahmen wir ein Glas Tee zu uns und fuhren ab. Es war 4 Uhr, und es regnete.

Allmählich gelangten wir in eine anmutigere und schönere Gegend. Die Landschaft hatte sich geändert, leider aber nicht die Straße. Wir fuhren durch Malmyschi, das wir an dem Tage, an dem wir Perm verließen, zu erreichen gehofft hatten, ein Städtchen an dem Flusse Wjatka, das auf uns den Eindruck machte, als sei es nur von einem Dutzend Beamten, einem Apotheker und zwei Gendarmen bewohnt. Das Leben in Malmyschi muß nicht besonders anregend sein.

Die Straße wurde schlechter oder schien uns schlechter zu werden, weil wir gegen die Unebenheiten des Geländes empfindlicher geworden waren. Dafür wurden wir durch den Anblick der prächtigen Landschaft entschädigt. Überall erhoben sich im Grünen Dörfer, tatarische und christliche, schlanke Minaretts und Kirchtürme, Halbmonde und Kreuze, bunt durcheinandergemischt im tiefen Frieden der Felder. Nichts erinnerte an alte Kämpfe. Die Bewohner schienen wie zu einem großartigen Feste gekleidet. Es war Heuernte.

Überraschend war die Verschiedenheit der Trachten, die mit jedem

Schritte wechſelten. Man fühlt es, daß unter den beiden Namen „Ruſſen“ und „Tataren“ ſich noch andere Volksſtämme verbergen, die ſich vereinigt, aber nicht vermiſcht haben. Religionen ſind es zwei, der Raſſen ſehr viele. Dieſe wollen ſich jetzt noch voneinander unterſcheiden, wollen ſich in ihrem Volkstume behaupten, ſie wollen am Leben bleiben. Unbequeme und auffallende Trachten können nicht Jahrhunderte hindurch getragen werden, ohne daß die Träger den Zweck damit verfolgen, ihre Eigenart zur Geltung zu bringen und zu bewahren. Jedes Dorf iſt ein kleiner Staat für ſich, der ein friedliches Sonderdaſein führt und ſo verſchieden von den anderen iſt, als ſei er durch weite Entfernungen von ihnen getrennt.

Gegen 3 Uhr, als wir in das Tal des Fluſſes Kaſanka hinabfuhren, ſahen wir im Weſten einen Waſſerſtreifen ſchimmern: die Wolga. In leuchtendem Nebel hoben ſich die Umriſſe einer großen Stadt ab. Endlich hatten wir Kaſan erreicht mit den Türmen und Kuppeln ſeiner Kirchen und den Minaretts ſeiner dreizehn Moſcheen!

Auf breiten Straßen voller Leben und Getöſe gelangten wir in die Stadt, neugierig betrachtet, von vielen erkannt, mitunter begrüßt.

Eine Dame ließ ihre prächtige Equipage wenden, um uns zu folgen und uns beſſer in Augenſchein zu nehmen; ſie holte uns ein. Sie fragte, ob wir von Peking kämen und wohin wir wollten.

„Ins Hôtel de l'Europe, gnädige Frau.“

Ihr Wagen fuhr voran, wir folgten. Wir kamen an Kirchen, an Gärten vorüber und gelangten auf die Hauptſtraße. Hier liefen uns Herren erregt und lachend mit ausgeſtreckten Händen entgegen. Es waren Italiener.

„Willkommen!“ riefen ſie. „Hoch! Liebe Freunde!“

Im Hintergrund erblickten wir den Kreml und den großartigen Spaſkajaturm, der wie eine alte Zwingburg auf die moderne Stadt herabſieht.

Zwanzigstes Kapitel.

Von der Wolga zur Moskwa.

Sibirien kehrt zurück. — Ein feindseliges Dorf. — Die Gastfreundschaft eines Müllers. — Nischnij-Nowgorod. — Die Geschichte eines Telegramms. — Die Chaussee. — Wladimir. — Freiwillige Panne. — Moskau empfängt uns. — Am Ufer der Moskwa.

In Kasan wurden die Federn in der Nacht rasch ausgebessert. Am 24. Juli 9 Uhr vormittags konnten wir Kasan mit der vollständig reparierten Maschine verlassen. Wir fuhren unter den drohenden Mauern des Kremls hin, jener alten tatarischen Zitadelle, die eine der grausigsten Geschichten von Feuer und Schwert gesehen hat: die von Machmet Amin befohlene Niedermetzelung der Christen, die von Iwan IV. befohlene Niedermetzelung der Tataren, die von dem meuterischen Kosaken Pugatschew befohlene Niedermetzelung der Adligen, und viermal die Plünderung und Zerstörung der Stadt. Wir gelangten in die entlegenere arbeitsame Admiralitätsvorstadt und von dort an den Wolgahafen.

Der große Strom, der größte Europas, lag breit, majestätisch, langsam und stolz vor uns. Er wimmelte von großen Dampfern, die bis zum Kaspischen Meere fahren, von Fähren, von Schleppdampfern, von Personendampfern. Die bevorstehende Messe von Nischnij-Nowgorod war die Ursache dieses Gedränges. Die Wolga ist einer der gewaltigsten Verkehrswege der Welt; sie verbindet Persien, den

Kaukasus und Turkestan mit dem Herzen Rußlands. Die mannigfaltigsten Volksstämme bewegten sich an den Ufern zwischen den Ladeplätzen: wir sahen Tataren, Armenier, Zirkassier und Kirgisen unter russischen Bauern.

Auf einem der Trajektboote setzten wir über, auf einem wirklichen und wahrhaftigen Dampfschiff, das uns gewaltig erschien wie ein transatlantischer Dampfer.

Rasch fuhren wir davon über Hügel, von denen aus wir den unvergeßlichen Anblick Kasans genossen, der blendendweißen Stadt, über die sich die funkelnden Kuppeln der Kathedrale der Verkündigung Mariä erheben. Neben diesen Kuppeln erblickten wir — ein seltsamer Gegensatz in Gestalt und Erinnerungen — den alten tatarischen Sumbekaturm, der seinen Namen von einer tatarischen Prinzessin hat, die nach einer poetischen Sage sich, als die belagerte Stadt den Angriffen der siegreichen Slawen unterlag, von der höchsten Spitze hinunterstürzte, um mit dem Vaterlande zu sterben.

In der Unterstadt, die mit ihren kleinen, von Gärten umgebenen Häusern noch jetzt ganz tatarisch ist, erheben sich Minaretts. Am Flusse eröffnete sich ein seltsames Panorama runder Gebäude, der Riesenbehälter für das Petroleum, das die Schiffe aus Baku die Wolga herauf bringen. Kasan ist einer der größten Petroleumstapelplätze der Welt. Dann entfernte sich alles, zerstreute sich, verschwand hinter dem Gipfel eines Hügels. Wir befanden uns wieder in der Einsamkeit der Felder.

Wir fuhren auf verlassenen, kaum erkennbaren, von Gras überwachsenen Pfaden und waren genötigt, uns mit der allerbescheidensten Geschwindigkeit zu begnügen.

Sibirien schien zurückgekehrt zu sein! Stellenweise hatten Wasserfluten die Straße in einen tiefen Abgrund verwandelt. Es kam vor, daß wir wie in der Mongolei die Richtung verloren. Wir kamen an eine Stelle, wo jede Spur einer Straße oder eines Pfades verschwunden war und wir nicht mehr nach dem richtigen Wege,

sondern nach einem Manne suchen mußten, der uns als Führer dienen könnte. Karten und Kompaß waren zu Rate gezogen worden, das Ende vom Liede aber war, daß wir uns vor unübersteiglichen Hindernissen befanden. Ein Bauer erklärte sich bereit, auf das Automobil zu steigen und uns zu führen. Nachdem wir etwa 10 Kilometer zurückgelegt hatten, kamen wir auf einen morastigen Weg, an dem sich die Telegraphenleitung hinzog.

„Folgen Sie nur der Telegraphenleitung!“ sagte er und verabschiedete sich.

Es war lange her, daß wir uns von der unabsehbaren Reihe von Telegraphenstangen hatten leiten lassen. Und jetzt nährten wir uns Moskau? Der ganze Landverkehr wickelt sich dort draußen nur im Winter ab: wenn der Schnee das Gelände so wunderbar ebnet, daß die Schlitten pfeilschnell darüber hinweggleiten. Es hat also keinen Zweck, kostspielige Straßen zu unterhalten. Im Sommer sind die Flüsse für den Verkehr da. In den Zeiten vor der Dampfschiffahrt existierte hier eine prächtige Straße, von der sich jetzt kaum noch Spuren vorfinden.

Dampfschiff auf der Wolga.

Gegen 1 Uhr passierten wir langsam ein kleines Dorf, als das Automobil auf einem mit Gras überwachsenen Platze, der stets die weißen Kirchen der russischen Dörfer umgibt, ein an eine leere Telega gespanntes Pferd zum Scheuen brachte. Das Pferd ging durch; ein Knabe von ungefähr zehn Jahren, der von der Telega abgestiegen war, wollte das Pferd aufhalten, ergriff die lange Zügleine, die hinter dem Wagen herschleifte, und versuchte an ihr zu ziehen. Unglücklicherweise schlang

Auf dem Dampfer.

sie sich um eins seiner Beine, und er fiel zu Boden. Wir stießen einen Schreckensruf aus. Schon sahen wir im Geiste den Knaben an einem Beine geschleift und auf grausige Weise ums Leben gekommen. Allein wir hatten nicht an die Weite der russischen Stiefel gedacht; kaum war der Knabe hingefallen, so bewirkte die um sein Bein geschlungene Leine nur, daß der Stiefel ausgezogen wurde; der Knabe selbst blieb heil und unverletzt.

Der Unfall erregte aber den Zorn der Bevölkerung gegen uns. Sofort bildete sich eine dichte Gruppe von Bauern, die, unsere langsame Fahrt ausnutzend, uns verfolgten. Zu ihnen gesellten sich andere.

Sie bewaffneten sich mit Steinen und gingen schreiend und johlend zum Angriff über, indem sie uns in drohendem Tone „Halt!“ zuriefen.

Das Durchgehen der Telega allein konnte eine solche Empörung nicht erklären. Selbst ein russischer Bauer war imstande zu begreifen, daß wir keine Schuld hatten. Erst einige Tage später, in Moskau, erhielten wir Aufklärung über jene Wut und über die verbissene Feindseligkeit, die uns in so vielen Ortschaften des russischen flachen Landes entgegengetreten war. Das Automobil war verschiedentlich von Revolutionären benutzt worden, um Proklamationen umstürzlerischen Inhalts zu verbreiten. Sicher ist, daß sich in vielen russischen Ortschaften die Ansicht gebildet hatte, die Automobile seien Fahrzeuge der Feinde der Religion und des Zaren! Das Durchgehen eines Pferdes wurde für uns die Veranlassung zum Ausbruch eines lange vorher bestehenden Volkshasses.

Die Verfolger schienen nicht geneigt, uns entkommen zu lassen. Die Straße unterstützte sie bis zu einem gewissen Grade. Wir kamen an einen jähen Abhang voller Furchen und Löcher. Wir mußten bremsen und langsamer fahren, um die Maschine nicht zu beschädigen. Die Bauern wurden von einem blonden jungen Manne in roter Bluse angeführt, der den andern vorauslief und ihnen etwas zubrüllte, um ihnen Mut zu machen. Die Entfernung verkürzte sich zusehends. Schon kamen Steine geflogen. Noch wenige Sekunden, und wir wären eingeholt worden. Da entschloß ich mich zu einer Handbewegung, die der Verfolgung sofort ein Ende machte. Es war eine sehr einfache Bewegung mit der ausgestreckten rechten Hand, eine langsame Bewegung, während ich mich auf die Füße erhob und mich der Menge zuwandte. Diese blieb mit einem Male stehen, verstummte, wich zurück und ließ uns unbelästigt weiterfahren! Ich muß allerdings hinzufügen, daß ich bei dieser Handbewegung den Kolben der geladenen Mauserpistole, die ich schußbereit gesenkt hatte, umklammert hielt.

Bald darauf versanken wir im Morast in der Nähe des kleinen Simylskajaflusses. Mit Hilfe dreier Muschiks, die gerade vorbeikamen,

achten wir uns in einstündiger Arbeit wieder frei. Dann überhritten wir den Fluß auf einer alten Brücke, ließen das malerische Städtchen Woronowka zur Linken liegen, und weiter ging es auf unchteren und gefahrvollen Straßen. Von Westen her zog ein schwarzes Unwetter herauf, das uns erreichte, als wir uns in einem großen Walde von Eichen und Buchen befanden, und das uns die Freude verdarb, vertraute Bäume wiederzusehen. Wir hatten die Tannen

Das rechte Wolgaufer gegenüber Nishni.

und Birken satt. Die Tannen sind gewiß sehr schöne Bäume; mit ihren schwarzen, an den Turm einer Kathedrale erinnernden Spitzen weisen sie eine gewisse architektonische Strenge auf. Aber auf die Dauer werden sie langweilig wie ein Wald von geschlossenen Schirmen. Die Eichen aber fanden wir geradezu wundervoll; sie sind eine ungezwungenere, mannigfaltigere, vertrauliche Erscheinung; es war, als winkten sie uns mit ihren vom Winde bewegten knorrigen, unregelmäßigen Ästen; es waren die Bäume unserer Heimat.

Es regnete in Strömen mit der gewohnten Begleitung von Blitz und Donner. Es war nun einmal Schicksalsbeschluß, daß es alle Tage regnen sollte, und wir hatten uns auch darein gefunden. Wir hatten

Digitized by Google

nicht einmal die Mühe, erst die wasserdichten Mäntel anzuziehen, wo wir sie stets, es mochte das schönste Wetter und der blendendste Sonnenschein sein, auf dem Leibe trugen.

Der Abend überraschte uns mitten in einer Einöde. Wir hatten gehofft, das 160 Kilometer entfernte Tschebotsary zu erreichen; bis abends 8 Uhr hatten wir aber nicht mehr als 80 Kilometer zurückgelegt, als das Automobil sich mit einem Male auf die linke Seite neigte und stehenblieb. Wir waren eingesunken. Ettore hatte in der Dunkelheit eine tiefe morastige Einsenkung nicht bemerkt, und zwei Räder waren bis an die Naben hineingeraten!

Wir befanden uns in einem einsamen Tale. Im Grunde rauschte ein vom Regen geschwellter reißender Fluß. Der Fürst und ich — Ettore blieb zur Bewachung der Maschine zurück — erstiegen einen nahen Hügel, um vielleicht bewohnte Orte zu entdecken. Nichts war zu sehen als die dunkle, düstere Landschaft, eine wellige Steppe, hier und dort unterbrochen von schwarzen Gehölzen. Wir hatten uns schon darein ergeben, die Nacht auf dem Automobil zu verbringen, als ich ein Dach in einem Weidengebüsch, links von einer Brücke, bemerkte.

Wir gingen in der angegebenen Richtung und fanden wirklich eine kleine einsame Mühle. An der Tür der Isba stand eine alte Frau, die bei unserem Anblick erschreckt zurücktrat. Dann erschienen zwei Männer in wenig freundlicher Haltung und fragten, wer wir seien.

Der Fürst sprach vom Automobil, versprach ihnen eine Belohnung, wenn sie uns Hilfe leisteten, und schloß damit, daß er die beiden Männer, die sich wieder besänftigt hatten, ersuchte, sich die im Morast steckende Wundermaschine anzusehen.

„Sie müssen nach dem Dorfe gehen und dort Hilfe holen", sagten sie, nachdem sie nachgedacht hatten. „Wir sind in der Mühle nur vier Personen. Wieviel wollen Sie übrigens für die Hebung des Wagens zahlen?"

„Fünf Rubel!" erwiderte der Fürst. Es war die Anfangssumme wie bei öffentlichen Versteigerungen.

Eine Schnecke (A) greift einen Regenwurm (B) an.

Auf Java, wie überall sonst, gehören zu diesen Thieren auch die Schnecken. Eine der größten Arten ist die Achatschnecke, welche in Fig. 1 abgebildet ist. Sie ist ein Raubthier und greift andere Thiere an, wie z. B. den Regenwurm (B) in Fig. 2.

Auf Java giebt es auch Thiere, die von Schnecken, die in Häusern wohnen, leben, diese Thiere sind Fliegen, welche ihre Eier in die Schnecken legen. Die Larven, welche aus den Eiern kommen, leben von diesen Schnecken, und die Fliegen, welche aus den Larven kommen, sind Schmarotzerfliegen, weil sie in einem anderen Thiere leben.

Ein dicker Feind (Schmarotzer) ist der Spulwurm, welcher in Fig. 3 abgebildet ist. Er lebt im Menschen und in vielen Thieren, besonders in Schweinen. Er ist ein Feind des Menschen, weil er Krankheiten verursacht.

Ein anderer Feind des Menschen ist der Floh, welcher in Fig. 4 abgebildet ist. Er ist ein Schmarotzer, weil er auf Menschen und Thieren lebt.

Hand, dreimal das Zeichen des Kreuzes gemacht und ein kurzes Gebet gesprochen hatten: ein heiliges Trankopfer. Die Frauen saßen abseits und sahen schwermütig und schweigend zu. Schmutzige Kinder spielten in einer Ecke. Eine ewige Lampe brannte vor dem Bilde des Erlösers, das an der Wand der Isba hing.

Es dauerte nicht lange, so begann der Wodka seine Wirkung zu äußern. Der Müller wurde sich bewußt, daß er uns liebe! Er betrachtete uns zärtlich, seine blauen Augen füllten sich mit Tränen der Rührung. Wie er uns liebte! Er fühlte das Bedürfnis, beständig zu wiederholen: „Ich liebe Sie! Ich liebe Sie!" Dabei umarmte er uns einen nach dem andern und küßte uns zärtlich auf die Stirn. Seine Leute äußerten ihre Zustimmung. Es sei recht und billig, uns zu lieben, man müsse uns lieben! Ihre tiefgefühlte Sympathie erstreckte sich auch auf unser Vaterland.

Warum seien sie in ihrem Leben nie Italienern begegnet? Ein Volk zum Anbeten! Alle Segnungen des Himmels wurden auf uns herabgerufen. Die junge Frau mit den ernsten, beinahe schmerzlichen Zügen benutzte die zärtliche Rührung ihres Mannes, um die Wodkaflasche fortzunehmen, ohne daß er es bemerkte, und sie in einer Ecke unter alten Lumpen zu verstecken.

Als wir erklärten, daß wir uns niederlegen wollten, verließen alle das Zimmer. Die Männer blieben aber noch lange vor der Tür der Isba, und wir hörten sie stundenlang die schwermütigen slawischen Lieder singen, die wie Gebete klingen. Als ihr Rausch unter dem Einfluß der Nachtkälte verflogen war, kehrten sie in die Mühle zurück, die ihr Geklapper wieder begann.

Wir hatten uns auf dem Fußboden ausgestreckt. Ich konnte nicht schlafen; große Ratten liefen im Zimmer umher. Mit einem Male fühlte ich einen frischen Luftzug. Ich bemerkte, daß sich die Tür ganz leise öffnete.

Ich erhob mich auf den Ellbogen und strengte die Augen im Dunkel an. Durch die Türöffnung drang ein Lichtschein, in dem ich

Anſicht von Waſſilſurſk an der Sura.

die Perſon erkennen oder vielmehr erraten konnte, die ſich ſo heimlich in unſer Zimmer ſchlich: es war die junge Müllerin. Ich ſah den Schimmer ihres langen weißen Hemdes. Horchend blieb ſie auf der Schwelle ſtehen. Was wollte ſie? Mit geſpannter Neugier beobachtete ich ſie.

Als ſie ſich überzeugt hatte, daß alles ſtill blieb, trat ſie ein, barfuß und ohne das mindeſte Geräuſch; ſie glich einem Schatten. Sicheren Schrittes ging ſie auf einen Winkel zu und beugte ſich ſuchend vor.

In Waſſilſurſk.

Es war die Stelle, an der sie den Wodka versteckt hatte. In der Tat hörte ich an einem leisen Klirren des Glases, daß sie die Flasche ergriff; ich sah, wie sie sie in die Höhe hob. Einen Augenblick später vernahm ich ein leises, langes, von Seufzern unterbrochenes Gurgeln. Die brave Frau trank. —

Früh machten wir uns wieder auf den Weg. Die Straßen waren trocken und infolgedessen besser. Zu Mittag waren wir in Wassilsursk, einem reizenden Städtchen am rechten Ufer der Sura, eines Nebenflusses der Wolga, kokett im Grün kleiner Gärten über den Abhang eines Hügels verstreut.

Und weiter, immer weiter ging es den ganzen Tag über, gemächlich an der Wolga entlang, deren breite, träge, von Schiffen belebte Fluten sich durch das weite Tal wälzten.

Am Nachmittag stießen wir auf zwischen Gebüschen versteckte herrschaftliche Villen: die große Stadt Nischnij-Nowgorod war in der Nähe. Gegen Sonnenuntergang bemerkten wir Fabrikschornsteine, die Vorposten der modernen Großstädte. Oben auf einem Hügel standen Droschken. Als wir an sie herankamen, wurden wir mit einem „Hoch!" empfangen.

In den Droschken saßen der kommerzielle Vertreter Italiens, der Sekretär des italienischen Konsuls in Moskau und einige Landsleute. Wir betraten den offiziellen Bannkreis Europas. Wir erhielten unsere Post, Briefe, Zeitungen, Telegramme. Die Beziehungen zur Kulturwelt waren wiederhergestellt. Die Einsamkeit war zu Ende!

Champagnerflaschen und Gläser kamen zum Vorschein, wir mußten anstoßen. In tiefer Bewegung drückten wir zehnmal dieselben Hände und fragten nach Nachrichten aus unserer Welt. Dann wurden wir von plötzlicher Ungeduld gepackt, von dem gebieterischen Verlangen, zu Ende zu kommen, zu fahren, zu fahren ohne Rast und Ruh wie jener Mann des Märchens, der sich künstliche Beine anfertigte, die von selbst liefen, und der noch immer läuft, weil er vergessen hat, eine Vorrichtung anzubringen, die die Beine wieder zum Stehen bringt.

„Auf die Maſchine! Auf die Maſchine!“ riefen wir.

Wir empfanden weder Müdigkeit noch Verdrießlichkeit mehr. Alles war vergeſſen: „Auf die Maſchine!“ Bald darauf entfaltete ſich das prächtige Panorama von Niſchnij-Nowgorod zu unſeren Füßen. Von Kaſan aus hatten wir 447 Kilometer zurückgelegt. Es war ſpät, als wir in die breiten Straßen der alten ruſſiſchen Hauptſtadt einbogen, die die eigentliche Wiege des ungeheueren Reiches iſt. Die elf Türme des Kremls, die hoch über die Stadt

Muſchiks auf der Überfahrt.

emporragen, waren noch von der untergehenden Sonne beleuchtet; ſie blitzten ſtolz über die goldenen Kuppeln und weißen Türme hinweg. Mit einem Gefühl des Stolzes betrachteten wir jene elf Beherrſcher der Stadt, bei der Erinnerung daran, daß ſie etwas von italieniſchem Weſen an ſich tragen; ſie wurden von einem italieniſchen Architekten, Pietro Fraſiano, umgebaut, als der Kreml ſeinen kriegeriſchen Charakter ablegte und ſich zu verſchönern begann. Um jene Feſtung herum hatten ſich die Heere gebildet, die Kaſan den Tataren entriſſen; ſpäter bildete ſich hier das Heer, das die Polen aus Moskau verjagte. Niſchnij-Nowgorod muß dem Slawentum heilig erſcheinen.

Wir waren kaum angelangt, als uns auch ſchon eine Einladung übermittelt wurde. Einige angeſehene Bürger, unter ihnen der Gouverneur, gaben uns zu Ehren ein Bankett in einem großen Garten. Die Luft war mild, der Himmel heiter. Wir ſahen die Wolga an der Mündung der Oka im fahlen Lichte des Abends zu unſeren Füßen breit dahinſtrömen, überſät von Myriaden von Lichtern an Bord der ankernden Schiffe, gleich einer ſich auf der Erde hinziehenden Milchſtraße. Während des Banketts wurde ich abgerufen.

„Sie haben ein Telegramm abgeſandt?“ fragte der behandſchuhte Kellner.

„Jawohl, vor zwei Stunden.“

„Das Telegraphenamt läßt ſagen, daß es das Telegramm nicht befördern könne . . . Wenn Sie telephonieren wollen?“

Ich eilte ans Telephon. Meine Depeſche konnte nicht befördert werden, weil ſie nicht ruſſiſch geſchrieben war! Seit Niſchne-Udinsk hatte ich dieſe reizende Ungeheuerlichkeit nicht mehr gehört! Zum Glück waren die einflußreichſten Männer der Stadt zur Stelle: ſie telephonierten, eilten auf das Telegraphenamt und kehrten triumphierend zurück. Das Telegramm war abgegangen.

„Jeder macht es ſich ſo bequem wie möglich!“ ſagte man mir zur Erklärung. „Das Amt fand, die Depeſche ſei zu lang . . .!“

Mitternacht war vorüber, als an die Türe meines Hotelzimmers geklopft wurde.

„Wer iſt da?“

„Sie haben ein Telegramm aufgegeben?“

Wütend ſprang ich aus dem Bett und eilte an die Tür, um zu öffnen.

„Ja,“ ſchrie ich den Oberkellner an, dem ich mich gegenüber fand, „es iſt vier Stunden her, daß ich es aufgegeben habe. Vier Stunden!“

„Beruhigen Sie ſich,“ erwiderte er ſanften Tones, „Ihr Telegramm iſt abgegangen und wird vielleicht ſchon angekommen ſein. Nur wünſcht das Telegraphenamt eine kleine Aufklärung . . .“

„Welche denn?“

„Es fragt an, ob die Worte von oben nach unten, eins unter dem andern, geleſen werden oder wagerecht von links nach rechts.“

Ich war wie vom Donner gerührt; ich ſank auf einen Stuhl und ſagte mit kraftloſer Stimme:

„Ich habe nicht chineſiſch telegraphiert. Ebenſowenig japaniſch. Ich ſchwöre es Ihnen. Ich habe in einer europäiſchen Sprache geſchrieben. Nur das Chineſiſche und Japaniſche ſchreibt man von oben nach unten. Und man lieſt es von oben nach unten. Und man telegraphiert es von oben nach unten!“

„Sehr ſchön, ſehr ſchön. Ich telephoniere ſofort. Alſo von links nach rechts?“

„Wenn ſie es aber doch ſchon abgeſchickt haben? Wie haben ſie es denn abgeſchickt? Wie?“

„Von oben nach unten, Herr!“ —

Um 10 Uhr vormittags ſetzten wir unſere Fahrt fort. Unſer graues ſchmutziges Automobil hatte man hier liebenswürdigerweiſe mit Blumen geſchmückt. Wir überſchritten die Oka auf der „Meßbrücke“, der herrlichen Holzbrücke, die Niſchnij-Nowgorod mit dem Meßplatze verbindet, auf dem die „Jarmarka“, die berühmte Meſſe, abgehalten wird, die am 27. Juli beginnt. Die Eröffnung ſollte am übernächſten Tage ſtattfinden. Der Platz war zum Empfang von 400000 Fremden, die alljährlich hierherkommen, hergerichtet.

Berge von Waren türmten ſich am Ufer auf, von einem bunten Gewirr von Flaggen überragt. Rieſige, an den Ufern verankerte Barken trugen proviſoriſche Gebäude, Cafés und buntfarbige, mit Laubgehängen geſchmückte ſchwimmende Gaſtwirtſchaften, ein Theater, Räumlichkeiten, wohin ſich die Meßbeſucher begeben, um zu rauchen, da das Rauchen in den Straßen der Jarmarka verboten iſt. Auf dem linken Ufer der Oka fuhren wir über den ganzen weiten Meßplatz mit ſeinen 6000 Magazinen, ſeinen Geſchäften, ſeinen Märkten, eine

ganze zweite Stadt, die zehn Monate lang ausgeſtorben iſt und von deren geräuſchvollem Erwachen wir jetzt Augenzeugen waren. Ihre ſeltſamen Bewohner ließen die Arbeit liegen, um ſich zu verſammeln, wo wir fuhren. Alles gibt es auf der Meſſe von Niſchnij-Nowgorod, aber ein Automobil war noch nicht dort erſchienen.

Zwiſchen der ernſten, nachdenklichen Menge der Slawen erblickten wir merkwürdige Volksſtämme um uns herum. Viele Tataren im Kaftan nach türkiſcher Art oder im blauen Kulmak, Kirgiſen, die aus ihren Steppen gekommen waren und Tauſende von Kilometern weit Pferdeherden hergetrieben hatten. Zirkaſſier mit prächtigen Waffen waren da, Perſer mit den hohen Pelzmützen, ernſtblickende Armenier, Sibirier aus Tobolsk mit Ladungen koſtbaren Pelzwerks. Unter der Menge hatte ſich das Gerücht verbreitet, daß wir aus Peking kämen; man betrachtete uns überraſcht und ſtellte tauſenderlei Fragen an uns, die wir nicht immer verſtanden.

Wir bogen in die Straße nach Moskau ein, die breit, feſt, eben und gerade war. Wir ließen die Maſchine ſchnell fahren. Die Stadt und ihre Jarmarka entfernten ſich mehr und mehr. Die Straße wurde menſchenleer und ging nicht in einen der gewohnten elenden Feldwege über. Die Chauſſee, die echte Chauſſee war erreicht!

Endlich! Nach einer Fahrt von 7500 Kilometern, nach ſechsundvierzig langen Tagen voller Mühen, Beſchwerden, Leiden, Enttäuſchungen. Sie hatten wir geſucht, nach ihr hatten wir geſeufzt, ſeit wir die mongoliſche Wüſte verlaſſen hatten: wir glaubten ſie ſchon in Kiachta, in Irkutsk zu erreichen. Bei meiner Beſchreibung der Reiſe habe ich von Straßen geſprochen, um den undefinierbaren Strecken, über die wir fuhren, einen Namen zu geben. In Wirklichkeit ſind wir faſt ſtets über mehr oder weniger guten gewachſenen Boden, über Sand, Moraſt, Steine, Geſtrüpp gefahren. Die Straße begann erſt hier, nachdem wir ihren kleinen weit vorgeſchobenen Vorpoſten bei Kaſan angetroffen hatten. Sie begann in Niſchnij-Nowgorod, der

unvergeßlichen Stadt, die für uns den Anfang des letzten Teils unſerer Reiſe bedeutete. Uns erſchien ſie als der Beginn der Ziviliſation.'

Europa hat ſeine Grenze nicht, wie die Geographen behaupten und wie auch wir es geglaubt hatten, in den Wäldern des Urals, nein: es beginnt in Niſchnij-Nowgorod mit jenem weißen Streifen, auf dem wir dahinrollten, der in einladender Breite ein endloſes Band darſtellt, das hier beginnt und alle europäiſchen Nationen umſchließt. Jetzt erſt glaubten wir über alle Schwierigkeiten triumphiert zu haben; wir brauchten keine Felſen mehr zu erklimmen, in keine Abgründe hinunterzurutſchen, nicht mehr über Baumſtämme zu ſtolpern; wir brauchten nicht mehr in heimtückiſchen Sümpfen zu verſinken, nicht mehr den Weg zwiſchen der Pflanzendecke der Moräſte und den Bäumen des Waldes zu ſuchen. Die Straße war unſere Freundin, unſere Führerin; ſie erfüllte uns mit neuem Mute, ſie geleitete uns ans Ziel.

Wir ſtießen einen Freudenſchrei aus, als wir von der Spitze eines Hügels aus ſahen, wie ſich die Chauſſee bis zum Horizont erſtreckte. Und doch lebte in uns immer noch ein Gefühl des Zweifels, eine unbeſtimmte Angſt. Wir waren zu oft getäuſcht worden und hatten immer noch ein wenig Furcht, die Straße möchte verſchwinden und uns verlaſſen. Etwas ließ uns anfangs allerdings die Veränderung weniger durchgreifend erſcheinen und ſetzte unſerer Freude einen Dämpfer auf: es waren die alten, wackligen Brücken. Wir hörten jenes gräßliche Krachen des Holzes unter den Rädern. Während unſeres raſchen Dahinrollens gab eine dieſer Brücken unter dem Gewicht des Automobils nach; ein Brett brach.

„Raſch, mit voller Kraft!" rief der Fürſt.

Der Motor knattert laut und die Maſchine, die im Begriff iſt, zu fallen, ſchießt vorwärts über die Bretter hin, die ſich unter ihrer Laſt biegen. Sie iſt in Sicherheit! Hinter uns hören wir Holz herabpoltern.

Das Automobil ſauſt mit voller Geſchwindigkeit dahin. Vornübergebeugt, um den Luftwiderſtand beſſer zu überwinden, durcheilen

wir lange Strecken im Fluge und koſten nach ſo langer Zeit von neuem das Hochgefühl des ununterbrochenen Vorwärtsſtürmens. Mit vollen Lungen atmen wir den Duft des Heues, des Harzes, der Blumen ein, die ihren Odem in die warme Luft ausſtrömen. Die Straße bildet wundervolle gerade Linien, die bis zu 60 Kilometer lang ſind. Wenn uns nicht an manchen Brücken die Umbauarbeiten aufgehalten hätten, ſo hätten wir Wladimir, unſeren nächſten Haltepunkt, der von Niſchnij-Nowgorod 250 Kilometer entfernt iſt, in fünf Stunden erreichen können; ſo brauchten wir acht.

Wir kamen zur Stunde der Promenade in jenes reizende Städtchen, das bereits die Nähe der heiligen Hauptſtadt des Reiches verrät. In einem kleinen Gaſthofe kehrten wir ein, vermochten aber trotz unſerer Müdigkeit zum erſtenmal nicht zu ſchlafen. Moskau war nur noch wenige Stunden entfernt!

Um 7 Uhr früh fahren wir durch das weiße Tor von Wladimir und jagen auf Moskau zu. Die vom Sonnenſchein übergoſſene Straße war herrlich und ſchnurgerade, als ſei ſie durch einen Kanonenſchuß angelegt worden.

Wir fliegen dahin. Es iſt, als ob die Maſchine uns begriffe: in gleichmäßigem Gange gehorcht ſie jedem Winke des Fürſten, der am Steuerrade ſitzt; auf den Pneumatiks wiegt ſie ſich leicht in ſanften Schaukelbewegungen, die uns einlullen.

Um 8 Uhr kommen wir durch ein Städtchen. Die Leute ſtürzen aus den Läden, eilen aus den Seitenſtraßen herbei und begrüßen uns freudig; ſogar ein dicker Gendarm legt lächelnd die Hand an den Helm. Als wir an ihm vorbeikommen, fragen wir ihn:

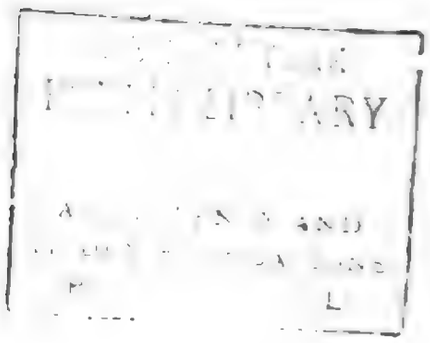
„Wie heißt dieſe Stadt?“

„Pokrow.“

Wir ſind erſtaunt. Pokrow liegt etwa 85 Kilometer von Wladimir entfernt. Wenn wir in ſolchem Tempo weiterfahren, treffen wir vor 10 Uhr in Moskau ein, und das dürfen wir nicht; wir

Ankunft in Wladimir, dem letzten Haltepunkt vor Moskau.

Digitized by Google



Abfahrt aus Wladimir.

dürfen erſt nachmittags 2 Uhr dort ankommen. Warum? Aus Höflichkeitspflicht. Am Tage zuvor hatte man aus Moskau telegraphiſch angefragt, wann wir ankämen, und der Fürſt, an die früheren Überraſchungen gewöhnt, hatte auf Grund einer Berechnung, die uns ziemlich weiten Spielraum ließ, geantwortet: um 2 Uhr. So waren wir zu einer freiwilligen „Panne“ genötigt. Wir beſchloſſen, ſie aus einem Frühſtück beſtehen zu laſſen.

Eine halbe Stunde ſpäter hielten wir vor dem erſten Gaſthofe in Bogorodsk. Mit der Feierlichkeit, die unſerem erſten ziviliſierten Frühſtück gebührte, ſetzten wir uns zu Tiſche und leiſteten uns die zweite Flaſche Champagner während unſerer Fahrt. Die erſte war in Tanchoi getrunken worden.

Seit Peking hatten wir auf unſeren Tagestouren niemals an einem Tiſche gefrühſtückt; wir hatten auf dem Automobil gegeſſen und oft auch dies unterlaſſen, weil wir nicht daran dachten. Wir fühlten uns von einer beinahe kindlichen Heiterkeit beſeelt.

Das Wetter wurde ſchlecht, es begann zu regnen. Aber wir lachten ob des Wetters und ſpotteten des Regens; ſie würden uns nicht mehr

aufhalten. Diese Feindseligkeiten kamen zu spät und waren zwecklos. Unser alter, erbitterter Feind, das Wetter, war besiegt.

Sofort verbreitete sich die Nachricht von unserer Ankunft in der ganzen Stadt. Das Publikum drängte sich im Hofe, und wir erhielten den Besuch von Offizieren, Beamten und reichen Gutsbesitzern. Wir wurden überall eingeladen. Der Fürst mußte sich mit Händen und Füßen wehren, um nicht in Moskau erst am nächsten Tage um 2 Uhr einzutreffen!

Mittags nehmen wir die Sitze auf der Maschine wieder ein und beschleunigen ihren Gang, um Zeit zu gewinnen. Wir fürchten, die Panne von Bogorodsk zu lange ausgedehnt zu haben. 30 Kilometer vor Moskau treffen wir zwei stattliche Soldaten, die wir für Kubankosaken halten. In ihrer malerischen Uniform nach zirkassischer Art mit den reichen Patronenbehältern zu beiden Seiten der Brust, dem langen Dolche im Gürtel, dem hohen Pelzkalpak auf dem Kopfe stehen sie auf beiden Seiten der Straße einander gegenüber. Kaum sind wir vorüber, so folgen sie uns in gestrecktem Galopp. Von 100 zu 100 Metern bewachen Kosaken die Straße und schließen sich der Reiterschar an, die sich rasch hinter uns bildet. Wir bemerken bald, daß dieser Ehrendienst uns gilt, um unseren Weg von Wagen freizuhalten, die von der Mitte der Straße auf die Seite gewiesen werden. Die Soldaten gehören einem neuen Gendarmeriekorps an, das nach den revolutionären Bewegungen in Moskau gebildet worden ist.

Seltsam, die Wagenführer sind nicht wütend, überhäufen uns nicht mit Schimpfworten; sie begrüßen uns sogar mit Begeisterung. Aber die Überraschungen sind noch nicht zu Ende. Als wir um 1 Uhr 15 Minuten an die Grenze des Weichbildes von Moskau kommen, bemerken wir in dem Orte Kordenky eine Menge Menschen, die um blitzende Wagen herumsteht, in denen wir beim Näherkommen ebenso viele in einer Reihe aufgefahrene Automobile erkennen. Andere kommen rasch herbei und lassen ihre Hupen ertönen. Es sind die ersten großen Automobile, die wir wieder sehen; sie sind uns entgegen-

gefahren. Von ihnen herab und um sie herum bricht ein Begrüßungssturm los: Hurra! Wir werden umringt und drücken hundert Hände, die sich uns entgegenstrecken. Es ist ein unbeschreiblicher Augenblick!

Über das Diplomatengesicht des Fürsten sehe ich einen flüchtigen Schatten huschen. Es bleiben uns noch 4000 Kilometer zurückzulegen, ehe wir nach Paris kommen, aber uns ist, als seien wir schon eingetroffen. Wir kehren in unsere Welt, in unser Leben zurück. Jetzt schließen wir die Epoche der Einsamkeit und Verlassenheit ab, die eine harte Prüfung in unserem Leben bedeutete.

Mit stolzem Gefühl, mit Augen, die nicht nur vom Winde und vom Regen feucht sind, steigen wir vom Automobil. Der Präsident des Automobilklubs von Moskau, dessen Anregung wir die freundliche Begrüßung verdanken, teilt uns mit, daß wir zu Ehrenmitgliedern des Klubs ernannt worden seien, und überreicht uns das wertvolle Abzeichen aus Gold und Email, das wir sofort an unseren vom Schmutz bespritzten Mützen befestigen. Es folgen die Vorstellungen. Ich befinde mich inmitten zahlreicher Kollegen: da ist der Korrespondent

Ankunft vor Moskau.

Digitized by Google

des „Matin", der dem Fürsten die Glückwünsche seiner Zeitung übermittelt, der man die geniale Idee der Fahrt Peking—Paris verdankt; ich treffe den Berufsgenossen von der „Daily Mail" wieder, der uns auf der Eisenbahn von Etappe zu Etappe gefolgt ist, und viele andere ausländische Journalisten. Auch Damen sind da. Eine von ihnen legt — ein prächtiger Gedanke! — auf unserer Maschine einen Rosenstrauß nieder, um auch sie ein wenig zu feiern, die so viel Anteil daran hat, daß wir überhaupt angekommen sind. Gegen 2 Uhr nehmen wir die Fahrt wieder auf, begleitet von allen Automobilen.

Dieses phantastische Schauspiel ruft mir jenen rasenden Ritt stolzer Mongolen ins Gedächtnis zurück, der auf uns den Eindruck machte, als werde das Automobil in feindlicher Absicht von der gesamten asiatischen Barbarenschaft verfolgt. Jetzt aber erscheinen wir als die Barbaren, die mit Schmutz bedeckt auf einem rohen, erdfarbigen, mit alten Stricken, Ketten und verrosteten Spaten beladenen Wagen sitzen, während hinter uns die polierten Metalle, die leuchtenden Lackanstriche aristokratischer Automobile erglänzen, auf denen elegante Sommertoiletten mit ihrer Fülle von Federn, Blumen, Schleiern und Bändern im Winde rauschen.

Plötzlich eröffnet sich am Horizont der Blick auf Moskau! Es war ein Funkeln von goldenen Kuppeln über einem weißen, schimmernden Häusermeere, eine überwältigende Erscheinung, ein Traum!

Wir gelangen in die fabrikreichen, von hohen, rauchenden Schornsteinen starrenden, vom Lärm der Arbeit widerhallenden Vorstädte, die die feierliche, altehrwürdige Ruhe der Heiligtümer umgürten.

Was geht da vor? Eine Menschenmenge erfüllt die Straße. Es sind Arbeiter, Männer und Frauen, die aus den Fabriken zu Hunderten, zu Tausenden herbeieilen. Die Fenster sind dicht besetzt. Von der Eisenbahn, über die wir fahren, kommen ebenfalls Scharen von Arbeitern im Laufschritt an. Was geht vor?

Ein fürchterliches Geschrei empfängt uns. Es ist der Gruß des Volkes, ausgestoßen von der schreckenerregenden Stimme der Menge.

Der Gruß erneuert sich und pflanzt sich fort, er folgt uns und erklingt uns zu seiten. Wir haben nicht das Bewußtsein, ihn verdient zu haben, aber stürmisch dringt diese Welle der Sympathie an unser Herz. Wir hören den Ruf: „Viva l'Italia!" Man klatscht Beifall. Auf den Verdecken der Straßenbahnwagen erheben sich die Fahrgäste und schwenken die Mützen. Der Fürst grüßt mit einer Handbewegung, während er erstaunt murmelt:

„Aber was haben wir denn eigentlich geleistet?"

So durchqueren wir die Vorstadt und kommen schnell ins Innere der Stadt, wo Ruhe herrscht. Über großartige Boulevards hinweg gelangen wir schließlich in die Nähe der stolzen alten Mauern des Kreml, wo die Leute uns nicht mehr kennen und nur stehenbleiben, um unseren Zug mit fragender Miene zu betrachten, offenbar verwundert, daß so vielen schönen Automobilen ein so häßliches und schmutziges vorausfährt und daß auf ihm Leute sitzen, die noch schmutziger sind.

Wir steigen vor dem Hotel ab und fallen sofort in eine angenehme Gefangenschaft: das Komitee legt Beschlag auf uns. Es will uns feiern, und es gehören zum mindesten zwei Tage dazu, dies gewissenhaft zu erledigen. Unsere Müdigkeit macht uns nicht ungehorsam gegen die Ukase des Komitees.

„Nun gut," sagen wir, als wir über das zukünftige Programm mit uns zu Rate gehen, „bleiben wir! Aber allen ferneren Verlockungen setzen wir heroischen Widerstand entgegen und wir fahren von Moskau nach Paris in einer Tour!"

Und Petersburg? Auch Petersburg erwartete uns. Zwar schloß die ursprüngliche Route die russische Hauptstadt, weil zu weit abgelegen, aus dem Programm aus. Durch die Wahl der Straße über Perm und den Abstecher nach Petersburg verlängerten wir die Fahrt um mindestens 700 Kilometer. Aber das Petersburger Komitee, das die Verteilung der Benzinvorräte überwacht, Straßenkarten für uns hatte anfertigen lassen, das in allen großen Städten Unterkomitees zu unserem

Empfang gebildet hatte, war uns wichtiger als die übrigen Komitees, und ſeine Einladung konnten wir nicht unberückſichtigt laſſen. Wir wollten alſo nach Petersburg gehen, aber uns nur wenige Stunden dort aufhalten. Denn dann kam noch Berlin, deſſen telegraphiſche Einladung wir ſchon in Tomsk erhalten hatten.

Moskau bot uns auf ein Mal alle jene Diners, Soupers und Dejeuners, die uns während der Fahrt entgangen waren! Unſere Nerven, die den Strapazen und Entbehrungen widerſtanden hatten, wurden mürbe unter dieſem Anſturm, dem wir uns doch nicht entziehen konnten, ſo groß war die Herzlichkeit, die uns von allen Seiten umgab. Wir waren Gäſte der italieniſchen Kolonie, die uns wertvolle Andenken überreichte, die ſicher nicht notwendig waren, um die Erinnerung an jene Tage unverlöſchlich in unſerem Gedächtnis feſtzuhalten; wir waren Gäſte des Automobilklubs, des italieniſchen Konſuls, alter und neuer Freunde; wir nahmen an Trinkgelagen teil, hörten Orcheſtermuſik, Konzerte und Lieder an und wanderten durch die luxuriöſeſten und namhafteſten Moskauer Reſtaurants, vom „Metropol“ nach der „Eremitage“, von „Mauritania“ nach dem eleganten „Yard“, wo die Konzerte um Mitternacht beginnen, um bei Sonnenaufgang zu enden.

Die Moskauer Automobile wurden uns zu einer Fahrt durch die Stadt und ihre maleriſche Umgebung zur Verfügung geſtellt. So wurden wir nach dem hiſtoriſchen „Sperlingsberge“ geleitet, um den Sonnenuntergang von dem Punkte aus zu genießen, auf dem der große Napoleon haltmachte, um am Abend des 14. September 1812 das entzückende Panorama von Moskau zu bewundern. Die ſterbende Sonne tauchte die unermeßliche, ſtolze Stadt in Blut; die goldenen Kuppeln ſandten Flammenblitze aus, alles verſchwamm in einem Glanze, der überirdiſch erſchien: es war ein erhabenes Schauſpiel!

Man hat uns in wenigen Stunden das bunte, eigenartige Leben dieſer einzig in der Welt daſtehenden Stadt koſten laſſen, der wahren ruſſiſchen Hauptſtadt. Sie iſt modern und altertümlich, arbeitſam und heilig, und amüſiert ſich auch unter dem „kleinen Belagerungs-

zuſtand". Dieſer iſt der Grund, warum man Poſten mit aufgepflanzten Bajonetten die Spazierfahrten reicher Equipagen überwachen ſieht, während Koſakenpatrouillen, den Karabiner auf der Hüfte, zwiſchen den Wagen einhertraben. Auf den Hauptſtraßen kommt es nicht ſelten vor, daß plötzlich ein lauter Befehlsruf erſchallt, daß alle Wagen zur Seite fahren und daß man im Mittelgalopp drei oder vier Kutſchen vorbeieilen ſieht, vorn, auf beiden Seiten und hinten von Koſakenpelotons mit dem ſchußfertigen Revolver in der Fauſt umgeben: es iſt nur ein Transport von Staatsgeldern. Die Gefahr hat dem Rubel zu kaiſerlichen Ehren verholfen!

Inzwiſchen hatte das Automobil ſeine Reiſetoilette erneuert; es war ſorgfältig gereinigt und geputzt worden, mehr war nicht nötig geweſen. Zu unſerer eigenen Überraſchung fanden ſich ſogar verſchiedene Teile, die ſonſt häufig ausgewechſelt werden müſſen, unverſehrt vor. Nur das von den Muſchiks zwiſchen Perm und Kaſan angefertigte Rad wurde erſetzt, weil es ſich herausſtellte, daß es ſchlecht zentriert war und die Pneumatiks zu ſehr anſtrengte. Und doch ſchuldeten wir dieſem rohgearbeiteten Rade viel Dank.

Einundzwanzigſtes Kapitel.

Aus Rußland heraus.

Auf dem Wege nach Petersburg. — Nowgorod. — Petersburg. — Der Grenze zu. — Unerwartete Gaſtfreundſchaft. — Die erſte Begrüßung auf deutſchem Boden. — Königsberg. — Berlin nähert ſich.

Am Morgen des 31. Juli punkt 4 Uhr verließ unſer Automobil die Garage des Hotels Metropole, weſentlich erleichtert durch eine bedeutende Verminderung des Gepäcks. Es ließ in Moskau die Entdeckungsreiſe-Ausrüſtung zurück, die ihm ein ſo eigenartiges Ausſehen verliehen hatte. Die Stricke, Ketten, Flaſchenzüge, Spaten und Spitzhacken wurden abgelegt. Auf ſeiner Fahrt hatte das Automobil nach und nach alle nutzlos und hinderlich werdenden Gegenſtände abgeworfen, in Kalgan zwei Schutzwände, zwei weitere in den mongoliſchen Steppen, dann einen Teil der Cornedbeefvorräte und der Eiſengeräte. Es hatte wie ein Luftballon den Ballaſt ausgeworfen, um die Belaſtung der Federn zu vermindern. In Moskau trug es außer unſerem geringen perſönlichen Gepäck nur noch einige Erſatzpneumatiks. Wie ein Athlet hatte es ſich entkleidet, um beſſer laufen zu können.

Begleitet von den Automobilen, die uns das Ehrengeleit gaben, durchquerten wir raſch die Stadt, die noch nicht ſchweigſam geworden war. Die Morgendämmerung iſt eine Stunde, in der in Moskau

noch Leben herrſcht; die Leute kehren aus den Reſtaurants und den Konzerten zurück. So erhielten wir jetzt die Abſchiedsgrüße des ſich vergnügenden Volkes, während wir bei der Ankunft die Grüße des arbeitenden Volkes entgegengenommen hatten. Zu unſerer Rechten zog ſich der Petrowſkijpark hin, in deſſen rieſigen Alleen noch Wagen rollten, die aus den Kabaretten zurückkehrten. Wir ſahen auffallende, ein wenig zerdrückte Toiletten, quer auf ſchwankenden Köpfen ſitzende Zylinderhüte; wir vernahmen heiſere, aber herzliche Grüße. An der eigenartigen Form unſerer Maſchine und an der italieniſchen Flagge wurden wir ſofort erkannt.

Über dem ſchweigenden, rauhen Gefilde lag dichter Nebel. Bald ſahen wir nichts mehr als die Straßenränder; wir fuhren dahin, von dem grauen, unermeßlichen Raume umgeben, und konnten nicht einmal die nächſten Automobile erkennen, von denen wir nur die Signale hörten.

Um 6 Uhr durchdrang die Sonne hier und da die Nebelſchleier. Der Horizont erſcheint flach und grenzenlos. Schimmernde Kirchtürme ragen in noch unbeſtimmten Umriſſen über dem Grün der Felder empor; dann wird, faſt mit einem Schlage, alles klar. Wir finden die Landſchaft, die uns ſeit Wochen begleitet hat, unverändert wieder. Wir gelangen in das Städtchen Klin, wo wir eilige Abſchiedsgrüße mit den Automobilen, die uns nachgekommen ſind, austauſchen, und ſetzen unſere Fahrt allein fort, in Gedanken verſunken. Wir lauſchen dem gleichmäßigen leichten Gange des Motors und laben uns mit Wonne an der Morgenfriſche.

In Nowgorod, das 485 Kilometer von Moskau entfernt iſt, wollen wir übernachten.

Um 10 Uhr kommen wir nach Torſchok, wo Benzin für uns lagert. Die rechneriſche Vorbereitung der Reiſe ſchloß mit Moskau, weil der Fürſt, damals über die einzuſchlagende Route noch im ungewiſſen, davon überzeugt war, auf dem Wege von Moskau nach Paris überall mit Leichtigkeit Benzin zu erhalten. Die Firma Nobel hatte

auf eine telegraphische Anfrage hin die Verpflichtung übernommen, uns neue Benzinvorräte von Moskau aus bis zur russischen Grenze zur Verfügung zu stellen.

Am Eingange der Stadt stehen Männer, die uns erwarten. Sie haben Fässer mit Benzin und Öl neben sich. In wenigen Minuten füllen wir unsere Behälter, und weiter geht es!

So schnell haben wir noch nie eine so lange Strecke zurückgelegt: wir fahren mit einer Geschwindigkeit von 50 Kilometern in der Stunde. Wir sind von immer stärkerem Verlangen beseelt, zu eilen. Die Werstzeichen fliegen pfeilschnell an uns vorüber. Wir ziehen die Karte zu Rate, stellen Berechnungen an und schenken der Landschaft nur geringe Beachtung.

Aber ach! als wir die Grenze des Gouvernements Twer überschritten haben, wird die Straße schlechter. Wir müssen langsamer fahren, bis wir endlich infolge eines plötzlichen Gewitters bei einer Geschwindigkeit von 25 Kilometern in der Stunde angelangt sind. Es ist das gewohnte tägliche Gewitter! Und während unseres Aufenthalts in Moskau war kein einziger Tropfen Regen gefallen!

Lebt wohl, ihr Straßen und Landschaften, ihr mittelalterlichen Häuser! Alles ist Wasser um uns herum, wie am Morgen alles Nebel war, Wasser, das uns nicht verläßt, bis wir nach Nowgorod am Ufer des Wolchow kommen, in der Nähe des stillen weiten Ilmensees. Keine Stadt hat auf uns einen so düsteren Eindruck gemacht als Nowgorod. Man könnte meinen, es trauere um verlorene Macht und Ruhm. Es lebt noch jetzt ein Sprichwort in Rußland, das da lautet: „Wer kann mit Gott streiten und wer mit Nowgorod?"

Es regnet noch, als wir Nowgorod am nächsten Morgen verlassen und den Kreml durchqueren, um den sich das entvölkerte, stille Städtchen drängt, als suche es noch jetzt den Schutz der starken zinnenbewehrten Mauern.

Unter der Geißel des Regens verbringen wir viele Stunden in verdrießlichem Schweigen, nur getröstet durch den Gedanken an die Nähe von Petersburg. Bald stoßen wir auf Villen, Gärten, Parke.

Dann dichter, niedrigſchwebender, ſchwarzer Rauch am Horizonte. In vier Stunden haben wir 128 Kilometer zurückgelegt.

Unvermutet ſtoßen wir auf ein Automobil. Es erwartet uns und hat die Aufgabe übernommen, uns den Weg zu zeigen. In großen Buchſtaben ſteht auf ihm geſchrieben: „Paris —Petersburg.“ Es iſt ein kleines Automobil von 12 Pferdekräften, mit einer Rennkaroſſerie und genügend ſchnell. Es wird von ſeinem Beſitzer gelenkt, Herrn Efron, einem der tätigſten Mitglieder des Petersburger Automobilklubs, der aus Paris gekommen iſt.

Ein raſcher Austauſch von Grüßen, Händedrücke, und hinter dem Lotſen geht es weiter durch die breiten Alleen, die zu der berühmten kaiſerlichen Reſidenz führen. Der Regen hat aufgehört.

Der Sand macht unſere Fahrt geräuſchlos; die Automobile gleiten, fliegen hintereinander dahin. Nachdem wir aus den Parkanlagen heraus ſind, wollen wir auf Petersburg zu. Mit einem Male ertönt an einer Straßenbiegung ein begeiſtertes Hurra, das uns zum Halten veranlaßt; eine lange Reihe von Automobilen erwartet uns! Wir ſteigen ab und ſind von einer freudig erregten Menge umdrängt. Wir begrüßen den italieniſchen Militärattaché, der dem Fürſten die Glückwünſche des Botſchafters überbringt, den italieniſchen Konſul, eine große Anzahl Mitglieder des ruſſiſchen Automobilklubs, den Sekretär, der uns im Namen ſämtlicher Automobilfahrer begrüßt, den Präſidenten des Petersburger Komitees für die Fahrt Peking—Paris und viele Damen, die unſeren Wagen mit Blumen überſchütten.

Automobile langen fortwährend an und bringen uns neue freudige Begrüßungen: wir ſind eine Stunde zu früh gekommen. Man hatte vereinbart, ſich an dieſem Punkte zu treffen und uns dann entgegenzufahren, und wir waren ſchon zu der Verſammlung erſchienen. Wie in Moskau hatte der Fürſt auf eine telegraphiſche Anfrage die Berechnung allzu ſibiriſch aufgeſtellt. So früh waren wir gekommen, daß man, um das Programm wieder in Ordnung zu bringen, uns bat, etwas zurückzufahren.

So kehren wir, anstatt nach Petersburg weiterzueilen, in die dunkeln Alleen des kaiserlichen Parkes zurück; alle Automobile folgen uns. Die Aufgabe, uns zu führen, fällt nunmehr dem mit einer Signalflagge versehenen Wagen des Präsidenten des Automobilklubs zu. Seltsam, die Flagge ist weiß mit einer roten Scheibe in der Mitte: die japanische Nationalflagge! Der geräuschvolle Zug fährt bis zum Bahnhofe von Zarskoje Selo, wo der Beschluß gefaßt wird, die Zeit auf bestmögliche Art, mit Essen und Trinken, totzuschlagen.

Das Restaurant wird gestürmt; es fließt Champagner, es wird angestoßen. Der Sekretär des Automobilklubs überreicht dem Fürsten im Namen des Klubs eine wertvolle Erinnerungsmedaille, die die Klubinsignien und das Petersburger Wappen in Gold, Silber und Emaille trägt. Inzwischen wird unserer Maschine ein anderes wertvolles Geschenk verehrt in Gestalt einer eleganten silbernen Platte mit den Chiffren des Klubs in Gold und mit der gravierten Inschrift: „Pechino—Parigi, Pietroburgo, 19 luglio 1907."

2 Uhr ist die richtige Stunde, die Fahrt nach Petersburg wieder aufzunehmen, und wir brechen auf.

Wir betreten die Hauptstadt durch das Narwator, das der Schauplatz der bekannten Metzeleien gewesen ist, und gelangen ins Innere, auf die Große Morskaja, die Straße der feinen Welt, und auf den Marienplatz, wo sich das Denkmal Nikolaus' I. erhebt, bewacht von weißbärtigen Invaliden in der alten Uniform der Gardegrenadiere.

Auf dem Petersplatze umringt uns die Menge und nötigt unsere Maschine für einige Augenblicke zum Halten. Wir befinden uns im Herzen Petersburgs und des Reiches, zwischen den Palästen des Heiligen Synod, des Senats, des Kriegsministeriums und der Admiralität, den Sitzen der russischen Macht. Es ist einer der großartigsten Plätze der Welt; noch nie hatte ich seine strenge Majestät so gefühlt wie jetzt, da ich plötzlich aus endlosen, menschenleeren, grauen Ebenen hierherkam.

Kaum setzt der Fürst in der Garage des Automobilklubs den Fuß zur Erde, so überreicht ihm ein Klubmitglied der alten russischen Sitte

gemäß Brot und Salz als Zeichen der Gastfreundschaft. Damit ist die Feierlichkeit beendet, und wir können uns als einfache Privatleute im Hotel d'Europe der Volksbegeisterung entziehen. —

Am 20. Juli früh $4^1/_2$ Uhr verließen wir die russische Hauptstadt, etwas müde von dem frühen Aufstehen nach nur drei Stunden Schlafs.

Das russische Komitee für die Fahrt, der Automobilklub und die italienische Kolonie hatten uns bei einem Bankett festgehalten, bei dem wir in unseren schmutzigen Reisekostümen erschienen waren. Das Ende des glänzenden Festes vermischte sich in unserer Erinnerung mit der Abfahrt. Als wir das Automobil wieder bestiegen, umdrängten uns viele der Gäste und wiederholten dieselben herzlichen Abschiedsworte und Wünsche, die sie uns wenige Stunden zuvor im Lichte der Kronleuchter bei erhobenem Glase ausgesprochen hatten.

Wir fuhren wieder durch die Straßen, die wir gekommen waren. Sie waren menschenleer und erschienen uns um so breiter und länger.

Als wir uns eine halbe Stunde später umwandten, sahen wir nur noch die in den Strahlen der aufgehenden Sonne glühenden Kirchturmspitzen über dem rosenfarbigen Nebel schweben.

Dank dem heiteren Wetter und der guten Straße kamen wir anfänglich rasch vorwärts. Dann aber strömte der Regen wolkenbruchartig nieder und begleitete uns mit größerer oder geringerer Ausdauer den ganzen Tag über.

Plötzlich wurden wir durch einen Unfall zum Halten genötigt: die rechte Hinterfeder war gebrochen. Die Schuld lag zum Teil an dem Kasaner Stahle, zum Teil an uns, weil wir alle Ersatzpneumatiks hinten auf das Automobil gelegt und so die Belastung der Feder gesteigert haben. In Moskau hatten wir uns mit einer Ersatzfeder versehen. In dem Augenblick, als wir sie an die Stelle der zerbrochenen bringen wollten, bemerkten wir leider, daß sie um einige Zentimeter zu kurz war! Ich weiß nicht, wie Ettore das Wunder

vollbracht hat, Tatsache ist, daß es ihm gelang, die neue Feder einzusetzen. Sie war etwas zu sehr gespannt, funktionierte nicht in der richtigen Stellung und senkte sich tiefer herab als die andere, aber sie gestattete uns schließlich doch, die Fahrt fortzusetzen. Um ihre Belastung zu vermindern, wiesen wir den Ersatzpneumatiks und dem Gepäck eine andere Stelle an, auf dem Hintersitz, meinem Platze. So fuhren wir alle drei wie einst in der Mongolei und Transbaikalien im vorderen Teile des Wagens vereint; der Platz auf dem Trittbrett kam wieder zu Ehren.

Wir kommen durch Luga, am Nachmittag durch Pskow.

Wenn es, was selten eintrat, nicht regnete, steigerten wir die Schnelligkeit, da wir beabsichtigten, die Nacht in Dwinsk, 530 Kilometer von Petersburg, zuzubringen.

Während eines kurzen Aufenthalts, den wir machen müssen, um eine Pneumatik auszuwechseln, bieten wir den um uns versammelten Bauern Zigaretten an. Es ist das größte Geschenk, das man dem Muschik, einem eingefleischten Raucher, machen kann. Er kann sich nicht immer den Luxus leisten, Zigaretten zu kaufen, und raucht daher den schlechtesten Tabak, den er in Papierfetzen einwickelt, von denen er immer die Taschen voll hat; eine alte Zeitung wird zu diesem Zweck sehr geschätzt. Aber zu unserer Überraschung weisen die Bauern das Geschenk zurück. Sie gehören zu der früher hart verfolgten Sekte der „Altgläubigen", einer Art von bilderstürmenden Puritanern, die sich in Masse in diese Gegend geflüchtet haben. Mitbrüder von ihnen haben wir als Verbannte in Sibirien angetroffen. Wir befinden uns also außerhalb des orthodoxen Gebietes, unter Leuten, die man sozusagen vor die Tür des Kaiserreiches gejagt hat. Dicht an der Grenze wohnen die verfemten Teile der Bevölkerung, als wollten sie jeden Augenblick zur Flucht bereit sein.

Der Abend naht; wir sind noch 75 Kilometer von Dwinsk entfernt. Die Müdigkeit übermannt uns, wir würden gern haltmachen, aber das Gefilde ist öde. Da stoßen wir vor einem einsamen Walde auf ein stillstehendes herrschaftliches Automobil. Ein Bedienter in

Livree steigt, als er uns kommen sieht, vom Wagen, macht ein Zeichen, daß wir halten möchten, und überreicht dem Fürsten die Einladung eines reichen Herrn, der uns Gastfreundschaft in seinem Hause anbietet. Das wartende Automobil soll uns den Weg zeigen. Nichts konnte uns willkommener sein, und fort geht es durch die Alleen eines großartigen Parkes.

Unser Gastfreund ist der Ingenieur Kerbedy, ein Pole, der Erbauer der transmandschurischen Eisenbahn und Direktor großer Eisenbahngesellschaften. Wie im Traume sehen wir uns aus dem Regen und dem Schmutze der Landstraße in warme Zimmer versetzt, von Lakaien bedient, aufgeheitert durch die überaus liebenswürdige Herzlichkeit der gastlichen Familie, die sich zu unserer freudigen Überraschung mit uns in fließendem Italienisch unterhält.

Bei einem Wetter, das eines scheußlichen Dezembertages würdig gewesen wäre, nahmen wir am 3. August früh 4 Uhr, vor Kälte zitternd, unsere Fahrt wieder auf.

Dwinsk schlief noch, als wir es durchfuhren. Welche Traurigkeit lag über jenen stillen Städten, die wir während ihres Schlummers besuchten! Sie erschienen wie tot.

Die breite Düna überschreiten wir auf der Eisenbahnbrücke, die für Eisenbahnzüge, Fußgänger und Wagen bestimmt ist, und kommen auf die prächtige Militärstraße des Grenzgebietes. Hier zeigt sich wenigstens ein praktischer Nutzen des Krieges! Um zum Kampfe gerüstet zu sein, legen die Nationen an ihren Grenzen herrliche Straßen an. Wir finden den Weg so gut, daß wir trotz des Regens 40 Kilometer in der Stunde fahren.

Die Eindrücke dieses Tages lassen sich in zwei Worte zusammenfassen: Gewitter und Kruzifixe. Alle halben Stunden ein heftiges, betäubendes Unwetter und überall nichts als riesige Kruzifixe, am Ufer der Teiche, auf den Feldern, am Saume der Wälder, am Eingange der Ortschaften. Zuweilen sind es figurenreiche Gruppen, mit Schnitzereien und naiven vielfarbigen Bildwerken verziert; durch sie

bekundet die polniſche und lettiſche Bevölkerung, die früher religiöſen Verfolgungen ausgeſetzt war, feierlich ihren katholiſchen Glauben. Der Kampf ſtärkt den Glauben. Dieſes Volk pflanzte ſeine Kruzifixe auf, wie man in der Schlacht das Banner entfaltet.

Kowno wird mit ſeinen roten Dächern ganz unvermutet vom Gipfel eines Hügels aus an den grünen Ufern des windungsreichen Niemen ſichtbar. Die Stadt iſt voller Gaſthöfe mit italieniſchen Namen: Hotel Venezia, Napoli, Italia. Woher die ſeltſame Vorliebe der Gaſthofsbeſitzer von Kowno für unſer Vaterland ſtammt, weiß ich nicht. Auf der Straße begegnen wir einem Automobil, von dem eine große weiße Fahne mit einer polniſchen Inſchrift weht. Es ſind polniſche Journaliſten, die aus Warſchau gekommen ſind, um uns an die Grenze zu geleiten. Sie brechen in Hochrufe auf Italien aus, veranlaßt durch den angenehmen revolutionären Beigeſchmack, den dieſer Ruf ihrer Auffaſſung nach hat. Italien wird in Polen verehrt als die Sklavin, die ſich erhob, kämpfte und frei wurde.

Die Kollegen erzählen uns dann ihr Abenteuer mit der Fahne. Das Tragen von Fahnen ohne Erlaubnis der Polizei iſt verboten. Die Gendarmen hatten daher das Automobil angehalten und die behördliche Ermächtigung zum Führen der Fahne zu ſehen verlangt.

„Aber das iſt ja gar keine Fahne!“ hatten die polniſchen Journaliſten erwidert.

„Ja, was iſt es denn ſonſt?“

„Es iſt ein Firmenſchild. Sind die Firmenſchilder verboten?“

„Es ſcheint aber eine Fahne zu ſein.“

„Scheint; es iſt aber ein Firmenſchild aus Stoff anſtatt aus Holz oder Blech.“

„Was bedeuten jene Worte?“

„Leſen Sie ſie doch!“

„Es iſt Polniſch, das verſtehen wir nicht.“

„Tut uns leid. In Polen ſpricht man polniſch. Das mußten Sie wiſſen, als Sie hierherkamen.“

„Schön! Ihre Namen! Sie werden der Polizei für Ihre Beleidigungen Rechenschaft geben.“

Die Fahne trug die Inschrift: „Warschauer Automobilfahrerbund.“

Während sie uns nach dem Gasthof geleiteten, holte uns ein Offizier ein; er war ganz außer Atem:

„Knjäs Borghese!“ rief er, „kommen Sie, bitte; die Frau Gouverneur erwartet Sie zum Wohltätigkeitsbasar des Roten Kreuzes.“

In einem Garten wurde ein Wohltätigkeitsbasar unter dem Protektorat der Gouverneurin veranstaltet, und diese liebenswürdige Dame hatte geglaubt, das Fest ertragreicher zu gestalten, indem sie uns und das Automobil zu dem bescheidenen Eintrittspreise von zehn Kopeken ausstellte. Die Idee war genial; wir lehnten aber höflich ab und zogen uns in den Gasthof zurück.

Wir hatten seit Petersburg 820 Kilometer zurückgelegt und waren nur noch wenige Stunden von der deutschen Grenze entfernt. In kurzer Zeit hatte sich alles um uns herum mit reißender Geschwindigkeit verwandelt: Rassen, Trachten und Sprachen. Seit mehr als einem Monat an die endlose Eintönigkeit des Russischen Reiches gewöhnt, hatten wir die Empfindung, als hätten wir unermeßliche Entfernungen durcheilt.

Wir hatten Kowno beim ersten Morgengrauen verlassen. An dem wieder heiter gewordenen Himmel blinkten noch einige Sterne, und die zunehmende Mondsichel verbreitete einen leichten Schimmer über die Kuppeln der Kathedrale. Aber unsere Eile, vor Tagesanbruch fortzukommen, wurde übel belohnt.

In der Dunkelheit verloren wir und unsere polnischen Freunde auf ihrem Automobil den Weg und verirrten uns in dem Labyrinthe der Befestigungen; von einer Schildwache wurden wir zur andern gewiesen. Gegen 4 Uhr fanden wir endlich die richtige zur Grenze führende Militärstraße wieder; es war eine seltsame Straße infolge der großen geweißten und symmetrisch längs der begrasten Ränder verteilten Steine, so daß sie einer Friedhofsstraße glich. Um 6 Uhr

hatten wir die 100 Kilometer hinter uns, die uns noch vom Deutschen Reiche trennten. Dort liegt Wirballen, die letzte russische Stadt. —

41 Tage hatten wir gebraucht zur Durchquerung des Zarenreiches, in dem wir die größten Schwierigkeiten unserer Reise antrafen. Wir verließen es ohne Bedauern, aber nicht ohne Sympathie. Oftmals hätten wir das Automobil im Stiche lassen und auf die Durchführung unseres Unternehmens verzichten müssen, wenn wir bei den Bewohnern nicht stets Gutherzigkeit, Geduld und Gastfreundschaft gefunden hätten. Wir konnten an die kritischsten Augenblicke unserer Fahrt nicht zurückdenken, ohne daß uns die heitere, mystische, evangelisch-milde Gestalt des Muschik vor die Seele trat mit seinem blonden Barte, den langen Haaren, bemüht, uns aus dem Morast herauszuhelfen, durch die Strömung der Flüsse hindurchzuführen und uns auch vor dem Hunger zu schützen.

Die Grenze ist durch eine kleine Brücke bezeichnet. An beiden Enden stehen an Pfählen, die mit Streifen in den Nationalfarben bemalt sind, zwei Wappen; sie sind einander zugekehrt: der russische Doppeladler beobachtet den deutschen einfachen Adler. Eine Kette sperrt den Zugang zur Brücke. Wir halten.

Unsere Pässe sind in einem Augenblicke visiert. Telegraphische Befehle haben alles im voraus geordnet, um uns jedes Hindernis aus dem Wege zu räumen. Die russische Zollverwaltung erteilt sofort die Erlaubnis zum Passieren. Wir können weiterfahren.

Die Kette wird vor dem Automobil herabgelassen, das sich langsam von dem einen Kaiserreiche zum andern hinüberbewegt. Die wachehabenden Gorodowoi grüßen uns militärisch steif. Rasselnd hebt sich die Kette hinter uns. — —

Wir sind in Deutschland!

Zwei deutsche Gendarmen mit der Pickelhaube legen die Hand an den Helm. In diesem Augenblick nähert sich uns ein Brausen von Motoren, untermischt mit fröhlichem Hörnerklange: drei Automobile erscheinen pfeilschnell auf der deutschen Straße.

Im Nu sind sie in unserer Nähe und halten, und es ertönt der erste deutsche Gruß, ein dreifaches „Hoch!“, zu gleicher Zeit von zehn Stimmen ausgebracht, während sich zehn Mützen in der Luft bewegen. Es sind Mitglieder der Sektion Königsberg des Kaiserlichen Automobilklubs. Wir antworten bewegten Herzens. Von diesem Augenblicke an traten wir gleichsam unter den hohen Schutz des Kaiserlichen Klubs, ein Schutz, der uns von Stadt zu Stadt geleitete und uns das wohltuende Gefühl verschaffte, überall eines freundschaftlichen Empfanges sicher zu sein.

Auch in der deutschen Grenzstation Eydtkuhnen werden die Zollgeschäfte rasch erledigt; eine Nummer wird an das Automobil befestigt, und wir erhalten die Erlaubnis, uns auf deutschem Boden frei bewegen zu dürfen; sie ist begleitet von einem Chauffeurpatent, das dem Fürsten ohne Examen eingehändigt wird. Um 7 Uhr brechen wir alle nach dem 150 Kilometer entfernten Königsberg auf.

Die Straße ist wundervoll; sie ist von Bäumen eingefaßt, unter deren Schatten wir dahinfliegen. Wir fahren durch Stallupönen mit seinen weiten roten Kasernen, die von Pickelhauben wimmeln, dann folgen Gumbinnen, Insterburg, Wehlau, alles Städtchen, von denen wir beim Dahinjagen kaum ein Bild erhaschen, schmuck, in Ordnung gehalten, von frischem, sauberem Aussehen, als seien sie eben erst erbaut.

In Königsberg langen wir um 10 Uhr an. Es ist eine elegante, malerische Stadt mit ihren alten Giebelhäusern, ihren schrägen Dächern, auf deren oberstem Rande Freund Adebar unbeweglich und sinnend dasteht, mit den spitzen Türmen und den altertümlichen Befestigungen, die mit Zugbrücken, die sich nicht mehr heben, ausgestattet sind. Alles fliegt in schwindelnder Eile, in bezaubernder Verwirrung an uns vorüber.

Von den Kollegen vom Automobilklub werden wir zu einem Frühstück in einem Gasthofe genötigt. Die Menge drängt sich an unserer Tür, eine disziplinierte, geschulte Menge, die uns mit taktmäßig im Chor ausgebrachten „Hochs“ begrüßt. Schüchtern überreicht uns ein kleines Mädchen Blumen und ergreift dann die Flucht.

Um 2 Uhr befinden wir uns wieder im Schatten der Bäume der großen Landstraße, und das schwindelerregende Vorbeihuschen einer Landschaft, die keine Zeit hat, sich unserem Gedächtnisse einzuprägen, nimmt von neuem seinen Anfang.

Es sind zierliche Dörfer, die aussehen, als habe sie ein Künstler verteilt, um Gemälde in der Natur herzustellen, Seen, Teiche, in denen sich das dichte Laub der Gebüsche widerspiegelt, Kanäle voller Kähne. Mit einem Male stoßen wir einen Ruf der Bewunderung aus: wir erblicken am Horizont das blaue Meer. Es ist das Frische Haff, das in Regenbogenfarben flimmert wie eine ungeheuere Muschel. Jenseits desselben verschwimmt in der Ferne die Danziger Bucht. In diesem blauen Duft bewegen sich Segelboote, weiße, schwebende Pünktchen. Freudig begrüßen wir dieses vom Atlantischen Ozean gespeiste Meer. „Gott zum Gruß, altes heimisches Meer! wir bringen dir Grüße vom Stillen Ozean!"

Um 3 Uhr kommen wir durch Braunsberg, eine halbe Stunde später nach Elbing. Um 4 Uhr kommt uns ein Bild aus dem Mittelalter zu Gesicht: die Marienburg, das phantastische Schloß, das Wilhelm II. so liebt, eine eindrucksvolle Heraufbeschwörung der Zeit vor sieben Jahrhunderten, imponierend großartig, einzigartig, halb Burg, halb Kirche, umgeben von alten, windschiefen Häusern, die aussehen, als neigten sie sich über das Gewässer der Nogat, um sich in deren ruhigen Fluten zu spiegeln.

Wenige Minuten später ist Marienburg in der Ferne verschwunden. Dirschau kommt mit seiner monumentalen Weichselbrücke, schließlich Preußisch-Stargard, ein bescheidenes Städtchen, das uns zur Ruhe einlädt. Es ist spät, und wir beschließen hier zu übernachten, so sehr verlockt uns die Ruhe des Ortes.

Bis Paris haben wir nur noch wenig mehr als 1500 Kilometer!

Zweiundzwanzigſtes Kapitel.

Das Ziel rückt näher.

Wechſelnde Bilder. — Landsberg a. d. W. — Popularität iſt läſtig. — Berlin. — Von der Spree zum Rhein. — Auf belgiſchem Boden.

Von der Höhe des alten Kirchturmes von Preußiſch-Stargard ſchlug es 6 Uhr, als wir am 5. Auguſt auf dem menſchenleeren Marktplatz die Maſchine beſtiegen.

Seit Moskau hatten wir nicht mehr bis zu ſo ſpäter Stunde geruht; aber die Güte der Straße geſtattete uns, etwas länger im Bett zu bleiben, da wir ſicher waren, raſch den feſtgeſetzten Haltepunkt zu erreichen. Heute abend ſollten wir in Landsberg a. d. W. ſein, das nur 130 Kilometer von Berlin entfernt liegt. Das Programm zu unſerem Empfange beruhte auf dieſer Vorausſetzung. Am nächſten Tage ſollten wir um 9 Uhr in Küſtrin eintreffen, wo uns viele Automobile des Kaiſerlichen Klubs erwarten wollten, um uns nach Berlin zu geleiten; unſeren Einzug in dieſe Stadt ſollten wir punkt 12 Uhr halten; auf 1 Uhr war ein Frühſtück im Kaſino des Automobilklubs angeſetzt.

Statt deſſen waren wir ſchon am ſelben Tage in Berlin; wir waren zu ſchnell gefahren! Seine Gaſtfreunde warten zu laſſen, iſt ſchlimm, aber früher anzukommen, iſt noch ſchlimmer! Wir mußten unſeren groben Verſtoß, der das ganze Empfangsprogramm über den Haufen warf, nach Möglichkeit wieder gutmachen, und dies geſchah

dadurch, daß wir uns in der Hauptstadt der Pünktlichkeit als nicht angekommen betrachteten! Offiziell waren wir noch unterwegs nach Berlin, und das Bankettprogramm blieb für den nächsten Tag bestehen. Nur der feierliche Empfang war unrettbar ins Wasser gefallen!

Der Weg von Preußisch-Stargard an war entzückend; der Himmel war strahlend heiter, wie wir ihn seit langer Zeit nicht gesehen hatten. Fast sechs Wochen lang waren wir vom Regen verfolgt worden. Es war auch der erste Tag, seit wir die Mongolei verlassen hatten, an dem wir in den ersten Morgenstunden nicht unter der Kälte litten. Je weiter wir auf unserer raschen Fahrt nach Süden kamen, desto mehr fühlten wir die Sommerwärme unsere Glieder umspielen. Welch angenehme Empfindung war diese Rückkehr in eine Atmosphäre wie unsere heimische, die wonnige Heimkehr ins Vaterland! Mit welcher Freude legten wir die Pelze zum Gepäck!

Von 6 bis 11 Uhr fuhren wir sogar 60 Kilometer in der Stunde und erfreuten uns an der unendlichen Poesie der mit reifendem Getreide und Blumen bedeckten Felder; hier und da tauchten Gehölze auf, zwischen denen die spitzen roten Dächer friedlicher Dörfer hervorlugten. Durch wie viele kleine Städte wir gekommen sind, weiß ich nicht mehr; phantastisch verwirrten sich kaum gesehene und wieder verschwundene Dinge, Bilder, die wie ein Blitz vor unseren Augen vorüberzuckten, während uns bei unserer schwindelerregenden Schnelligkeit der Wind um die Ohren sauste!

Mitunter führte die Straße so tief in das Dunkel der Wälder hinein, daß wir an die sibirische Taiga erinnert wurden. Die Kiefernwälder hauchten in der Sonnenwärme ihren Duft aus. Für kurze Zeit kehrten wir in die von der Hand des Menschen unberührt gebliebene Natur zurück. Schlankes Wild springt über die Straße, wie in den Wäldern des Urals. Nach wenigen Minuten aber schwindet der Schatten und der Wald liegt in weiter Ferne hinter uns. Unser Blick schweift über sonnenbeschienene Felder, auf denen Landleute das Getreide mähen. Es kommen riesige, mit Garben und Heu beladene Wagen,

auf denen Scharen lustiger, die blitzenden Sensen in die Höhe haltender Leute sitzen.

Wir kommen durch Czersk, Flatow, Dörfer, die kleinen Städten gleichen, im Unterschied zu Rußland, wo viele Städte großen Dörfern gleichen. Wir kommen durch Deutsch-Krone und treffen um 11 Uhr in Landsberg a. d. W. ein; beide Städte haben schon einen gewissen Anstrich von Klein-Berlin. Während wir langsam die Hauptstraße entlang fahren, ruft eine ängstliche Stimme: „Fürst Borghese!"

Jemand läuft hinter unserem Automobil her. Der Fürst erkennt in dem uns Verfolgenden einen der Direktoren der „Itala"-Werke. Außer Atem, ohne Hut, mit geröteten Augen begrüßt er uns freudig. Ihm folgt ein blonder Kollege von mir, vom „Berliner Lokalanzeiger", auch er mit bloßem Kopfe. Sie waren die ganze Nacht im Automobil umhergefahren und hatten uns von Stadt zu Stadt gesucht; sie waren bis Dirschau gekommen und hatten vergebens nach uns gefragt. Zweimal waren sie unter den Fenstern des kleinen Gasthofes in Pr.-Stargard vorübergefahren, in dem wir sanft inkognito schliefen. Sie glaubten schon an irgendeine furchtbare Katastrophe und vermuteten, wir seien samt dem Automobil zugrunde gegangen, als sie von dem Fenster einer Bierstube aus uns unvermutet vorüberkommen sahen!

Sofort verbreitete sich die Nachricht von unserer Ankunft unter der Menge, die sich um uns ansammelte.

„Die Chinesen!" ruft man, „die Chinesen!"

Wie auf Zauberschlag erscheinen Zeitungskorrespondenten und Photographen. Die Straßenbahnwagen halten, und die Fahrgäste betrachten uns verwundert durch die Wagenfenster. Die Schaffner vergessen ihren Dienst und stellen sich auf die Plattform: Polizisten eilen herbei, um die Ordnung aufrechtzuerhalten. Staubbedeckt, mit unseren scheußlichen, in Petersburg eingeweihten Automobilbrillen, die uns das Aussehen von Fröschen verleihen, halten wir uns dieser Bewunderung so wenig würdig, daß wir uns in eine Bierstube flüchten, um Bier und Ruhe zu finden. Dann entschließen wir uns zur Weiterfahrt nach

Berlin, und um 1 Uhr rollen wir von neuem in der offenen Landschaft dahin. Einige Stunden später begegnen wir drei beflaggten Automobilen; es sind „Itala"-Maschinen aus Berlin. Sie sind besetzt mit Kollegen vom Automobilsport und Journalismus, unter denen sich Korrespondenten der hauptsächlichsten Blätter Italiens befinden. Der Telegraph hatte, während wir in Landsberg ahnungslos das frische Bier tranken, den Berliner Zeitungen die Nachricht unserer Ankunft gemeldet, und die Herren waren uns entgegengefahren. Es ertönen Evvivas und Hochs, Grüße und Händedrücke werden ausgetauscht, bis sich unsere Karawane in Bewegung setzt.

Wir halten in dem Städtchen Müncheberg, wo wir uns erinnern, daß wir noch nicht gefrühstückt haben; in einem kleinen Restaurant essen wir in einer Laube Frankfurter Würstchen, trinken eiskaltes Bier und halten den Interviewern stand, während ein Kranz von photographischen Apparaten sich darin gefällt, unsere Gesichtszüge im Bilde zu verewigen. Ein Zeichner porträtiert uns von allen Seiten. Nicht bewegen können wir uns, ohne irgendeinen Photographen zu erzürnen: dieser bittet uns, ihm das Profil zuzuwenden, jener, geradeaus in das Objektiv zu schauen. Wir wollen fort. Nein, wir können nicht. Gebieterische Stimmen erschallen: „Einen Augenblick noch halten Sie still! So!" Die Popularität ist lästig. Die Wüste Gobi hat doch ihre guten Seiten!

Nachdem endlich Platten und Films erschöpft sind, wird uns die Freiheit wiedergegeben. Wir nehmen auf den Automobilen Platz, die sich in Bewegung setzen, und rollen auf Berlin zu inmitten einer dichten Staubwolke, ohne etwas vor oder hinter uns zu sehen. Wir jagen dahin, wie in Sibirien an den nebelerfüllten Morgen, wenn sich der Weg auf wenige Schritt Entfernung in geheimnisvollem Grau verlor.

Wir haben am Automobil die Flagge entfaltet, die wir in den letzten Tagen um den Schaft gewickelt hatten, um sie zu schonen. Es ist noch die wollene Marineflagge, die uns von der italienischen Marinebesatzung in Peking überreicht worden war. Wie war die Flagge

Fürſt Borgheſe und Barzini vor Berlin.

Digitized by Google

Digitized by Google

dort draußen so frisch! Ihre Farben glühten in der Sonne. Jetzt ist sie zerrissen, verblichen, schmutzig und nicht zu erkennen: von allen Winden ist sie zerfetzt, von allen Regengüssen ausgewaschen worden. Und doch ist sie uns so lieb und teuer; wenn wir sie hinter uns wehen, in der Luft flattern hören, ist es uns, als vernähmen wir die Stimme eines Freundes!

Um 4 Uhr durchschneiden wir den großen Kranz von Fabriken mit rauchenden Schornsteinen, die Berlin umgeben und von fern einer riesigen, die Anker lichtenden Flotte ähnlich sehen. Schließlich kommt eine große Straße, die anfangs von schüchternen Häusern eingefaßt wird. Wir gelangen auf einen breiten Boulevard, die Frankfurter Allee: die Häuser nehmen großstädtischen Charakter an, die Straße füllt sich mit immer reger werdendem Verkehr, der mit der Zeit fieberhaft wird. Wir befinden uns in der Königstraße, im Zentrum von Berlin.

Viele Leute erraten aus dem seltsamen Aussehen unseres Automobils, daß wir aus Peking kommen. Hier und dort begrüßt uns jemand. Wir fahren unter der Stadtbahn durch, auf der die Züge donnern. Wir kommen durch das monumentale Berlin: hier ist das Rathaus, dort das königliche Schloß. Wir gelangen auf die berühmte, stolze, belebte, aristokratische Straße „Unter den Linden". Eine dichte Menschenmenge wartet vor dem Hotel Bristol, über ihr erglänzen die Helme der Schutzleute, die einen Kordon bilden.

Kaum steigt Fürst Borgheſe ab, so wird er begrüßt, umringt, umdrängt; die Menge folgt ihm und dringt mit uns ins Hotel ein, sie überflutet den Flur, die Salons, die Bureaus, bis es uns endlich gelingt, einen Fahrstuhl zu erreichen, der uns in die ersehnte Einsamkeit unserer Zimmer bringt.

Die Bankette finden programmgemäß statt.

Am 6. August mittags gibt der Kaiserliche Automobilklub uns zu Ehren in seinem prachtvollen Heim ein luxuriöses Dejeuner, bei dem der ganze Prunk einer offiziellen Feier entwickelt wird. Abends

feiert uns eine zwanglosere Vereinigung von Landsleuten in der herzlichsten und wärmsten Weise durch ein Diner. Zwischen diesen beiden Festen wird uns eine Erfrischung (warum spricht man nur immer von „Erfrischungen?“ Unsere Sprache hat bisweilen Ausdrücke voll ungesuchter Ironie) von den französischen Journalisten geboten, die aus Paris gekommen sind, um mit uns zusammenzutreffen. Die Pariser Gastlichkeit und Berichterstattung sind bis hierher vorgedrungen, und zwar im Automobil. Der angesehenste der Pariser Kollegen ist unstreitig der Vertreter des „Matin“, des Houx, der seinen glänzenden schriftstellerischen Eigenschaften neuerdings noch eine religiöse Tätigkeit zugesellt hat, die darauf hinausgeht, eine französische Kirche zu gründen, deren Oberpriester er einige Tage lang gewesen ist. Er ist natürlich der Leiter, ich möchte beinahe sagen, der geistliche Leiter der journalistischen Brüderschaft.

Unser Automobil kostet inzwischen einen Vorgeschmack der Ruhe. Bekränzt mit Blumen und Lorbeer zeigt es sich Unter den Linden im großen Schaufenster der „Itala“-Gesellschaft. Die Menge drängt sich, es zu sehen; die Tür des Geschäfts ist geschlossen, um ein Eindringen zu verhüten; die Schutzleute müssen immer wieder die Straße säubern und den Verkehr herstellen. Wir sind gekränkt, unser „Tier“ dort zu sehen; sein unerwarteter Stolz beleidigt uns. Er macht Reklame!

Am Morgen des 7. August waren wir, bevor noch der Diener an unsere Türen klopfte, um uns zu melden, daß die Stunde des Aufbruchs gekommen sei, durch das Trommeln des Regens an die Fensterscheiben geweckt worden. Wir sahen eine neue lange, traurige Tagereise im Regen vor uns; in ungewohnter Liebenswürdigkeit hatte das Wetter aber nur die Straße sprengen wollen, um den Staub niederzuschlagen.

Im Augenblick, als wir das Automobil bestiegen, kam hier und da schon der blaue Himmel zum Vorschein. Der nasse Asphalt der

breiten Allee „Unter den Linden“ spiegelte diese glückverkündende Heiterkeit des Himmels wider. Neben unserem Automobil warteten Automobile des Kaiserlichen Klubs, um uns bis Potsdam das Geleit zu geben, andere, Privatleuten gehörige Automobile und von Neugierigen gemietete waren erschienen, unserer Abfahrt beizuwohnen. Kurz, es schien hier das gesamte Automobilwesen vertreten zu sein, die Automobile des Luxus und die der Arbeit, die Aristokratie und die Demokratie des Motors.

Um 5 Uhr trafen die Vertreter der französischen Zeitungen ein. Sie fuhren auf drei „Itala“-Maschinen, die an beiden Seiten in großen Buchstaben die Inschrift: „Pékin-Matin“ trugen, in welchen Wortlaut der gewandte „Matin“ im letzten Augenblick die Inschrift „Peking—Paris“ umgeändert hatte.

Alles ist bereit, die Maschinen setzen sich in Bewegung. Ein begeistertes „Evviva!“ ertönt aus der Menschenmenge um uns, die großenteils aus Italienern besteht. Einige hatten den Mut gehabt, sich bei Tagesgrauen zu erheben; zahlreiche Herren dagegen waren noch nicht zu Bett gegangen und kamen im Gesellschaftsanzug. „Hoch! Glückliche Reise!“ Die Rufe wiederholen sich. Der Automobilzug entfernt sich durch die menschenleere Straße.

Immer wieder fahren Wagen aus der Reihe heraus und bleiben Seite an Seite mit uns, um ihre Abschiedsgrüße und guten Wünsche zu wiederholen und uns Blumen zuzuwerfen. Wir erheben keinen Einspruch mehr und nehmen alle Huldigungen hin. Wir sind nicht einmal mehr überrascht wie in Moskau, wo wir den ersten Beifall vernahmen. Wir lassen uns die Popularität gefallen als eine unvorhergesehene, unerwartete und das Maß überschreitende Belohnung für die frühere Einsamkeit. Die uns umgebende Atmosphäre der Anteilnahme bewegt uns tief; das Wohlwollen der Menge, wenn es auch unverdient ist, dringt uns doch ans Herz: dankbar lauschen wir dieser unablässigen, ernsten Stimme, die uns zuruft: „Glückliche Heimkehr!“

Die in Unordnung geratene Gruppe der Automobile, über denen deutsche und italienische Flaggen wehen, fährt durch das Brandenburger Tor und durchquert die berühmte Siegesallee, wo aus dem üppigen Grün des Tiergartens die Bildsäulen der großen deutschen Männer herausschimmern, wie zu phantastischer Heerschau aufgereiht. Nach wenigen Minuten befinden wir uns auf den noch schweigsamen Straßen der vorstädtischen Quartiere. Die Automobile wecken sie durch den mißtönenden Klang sämtlicher Hupen und Hörner, eine barbarische Fanfare, ein tolles modernes Hallali!

Bald entschwinden die Kuppeln und Zinnen unserem Blick: wir kommen in eine Villen- und Gartenstadt. Berlin mit seiner ernsten Pracht liegt schon fern, auch diese Stadt nur noch eine flüchtige, freundliche Erinnerung wie Petersburg, wie Moskau! Wir haben jetzt keine andere Hauptstadt mehr vor uns als Paris.

Nach Paris also!

Der Fürst steigert die Geschwindigkeit. Nicht alle können uns folgen. Die letzten Abschiedsrufe verklingen in der Ferne. Wer nicht die Kraft hat, uns zu folgen, schickt uns seinen Gruß nach. Wir bleiben allein mit den Wagen des Automobilklubs, die uns vorausfahren, und denen der französischen Kollegen, die uns folgen: sieben große Automobile, die mit einer Geschwindigkeit von 60 Kilometern in der Stunde dahinjagen.

Um ½6 Uhr kommen wir durch Potsdam mit seinen niedrigen, weißen Häusern, die in grüne Gebüsche eingebettet sind — wie um besser die Stille zu bewahren, die sich für einen kaiserlichen Hofhalt geziemt. Die Stadt ist von melancholischen, träumerischen Seen und Kanälen umgeben, auf deren klaren Fluten kleine, weiße Jachten schaukeln. Wir befinden uns in einer aristokratischen Umgebung, die den Ackerbau verschmäht.

Aber bald ändert sich das Bild. Von neuem sind wir inmitten des Reichtums der Felder. Wir nehmen von den gastlichen Freunden des Automobilklubs Abschied. Um ½7 Uhr passieren wir Branden-

burg und begegnen Scharen von Arbeitern, die auf dem Zweirad aus ihren Wohnungen auf dem Dorfe kommen und rasch dahinfahren, ein Bündel auf dem Rücken und eine große Pfeife mit Porzellankopf im Munde. Oft müssen wir langsamer fahren, um Milchwagen vorbeizulassen, die von einem Menschen und einem Hunde gemeinschaftlich gezogen werden.

Eine Batterie, die sich zur Felddienstübung begibt, versperrt die Straße; einige Minuten halten wir mit den Pferden gleichen Schritt und fahren zwischen den Soldaten mit blitzenden Helmen und inmitten des Dröhnens der Protzkasten und Lafetten. Einige Soldaten erkennen uns und lächeln uns zu, da sie uns nicht grüßen dürfen, ohne gegen die Disziplin zu verstoßen; sie flüstern ihren Kameraden etwas zu, die sich umwenden und sofort Platz machen, um uns vorbeizulassen.

Später begegnen wir einer Husarenpatrouille auf Vorposten, die unbeweglich im Sattel sitzt, die lange Lanze mit dem schwarz-weißen Fähnchen umgekehrt in der Hand haltend, um sich durch das Flattern nicht dem markierten Feinde zu verraten. Augenscheinlich geraten wir auf den Kriegsschauplatz. In der Tat erhebt sich dort in der Ferne die Staubwolke einer Kavallerieeskadron, die gestreckten Galopps vorüberspreng t.

Als wir um 8 Uhr in Magdeburg eintreffen, werden wir durch ein neues militärisches Schauspiel zum Halten veranlaßt, ein Infanterieregiment marschiert vorbei. Die Soldaten singen im Chore ein Lied, und wir empfinden den starken Eindruck, den dieser Gesang kräftiger, tiefer Soldatenstimmen auf jeden macht.

Ein Augenblick, und die Szene wechselt.

Wir fahren über den Marktplatz von Magdeburg mit seinen heiteren Farben, seinem regen Leben, den überall sichtbaren weißen Hauben der Bäuerinnen; eine alte Kirche wirft den langen, schmalen Schatten ihrer gotischen Türme über all das geräuschvolle Treiben. Aber so interessant die Städte auch sein mögen, sie machen uns doch ungeduldig, weil sie uns aufhalten.

Wir sind nur zufrieden, wenn auf dem Automobil der Übersetzungshebel bis zur vierten Geschwindigkeit herabgedrückt ist und das Fahrzeug davonschießt, wie ein Meteor die Luft zerteilend. Der Fürst will möglichst rasch vorwärts; um sicher am 10. August, dem in Moskau festgesetzten Datum, in Paris einzutreffen, zieht er es vor, sich lieber nahe am Ziel einige Tage Ruhe zu gönnen, als die Tagesleistungen zu verkürzen. Es überkommt ihn die seltsame Furcht, daß er jetzt, gerade jetzt, am Eintreffen verhindert werden könnte, und er will sichergehen. Es ist das Ankunftsfieber, an dem wir leiden.

Der Himmel hat sich umzogen. Um 9 Uhr kommen wir durch Helmstedt mit seinen alten malerischen Toren, sodann durch Königslutter, aus dem ich mich nur blumengeschmückter Fenster und mit Grün bedeckter Mauern entsinne, hierauf durch das große, geräuschvolle Braunschweig, wo bei unserer Ankunft ein heftiges Gewitter ausbricht.

Der Regen peitscht uns ins Gesicht. Als wir uns aber Hannover nähern, strahlt die Sonne wieder. An einer Straßenbiegung stoßen wir auf Automobile: wir werden festlich empfangen. Mitglieder des Automobilklubs sind nebst vielen Landsleuten erschienen, um uns zu begrüßen. Gegen Mittag treffen wir in Hannover ein. Nachdem wir zu einem auserlesenen Frühstück eingeladen worden waren, wir wissen nicht genau, wo und von wem, das uns aber auf jeden Fall sehr gut geschmeckt hat, brechen wir um 2 Uhr wieder auf, während sich die Begrüßungen erneuern.

Dann begegnen wir einer Schar Knaben auf dem Wege zur Schule; die Bücher unter dem Arme, gehen sie gut gezogen in Gliedern nebeneinander her, unter ihren grünen Mützen schauen sie ernst drein. Sie erkennen uns; augenscheinlich haben sie die Berliner Zeitungen gelesen. An jedem Orte sind die Knaben unsere eifrigsten Bewunderer. Sie bringen uns Huldigungen aus dem Stegreife dar, und der Ernst schwindet für einen Augenblick aus ihren Zügen. Unsere Reise muß in ihren jugendlichen Köpfen als eine unendlich größere Leistung erscheinen, als sie in Wirklichkeit ist.

Wir wenden uns nach Minden, um das wir herumfahren; von der Stadt sehen wir nur die Gärten und die spitzen Dächer hinter Bäumen. Wir kommen durch Städte, Flecken, Dörfer, von denen wir nicht einmal die Namen auf der Karte aufsuchen — so rasch ist unsere Fahrt. Und dann verleiht das Unbekannte den Dingen, die wir sehen, einen geheimnisvollen Zauber.

In manchen kleinen Städten fahren wir durch Straßen, an denen hohe, alte Häuser sich mit ihren dreieckigen Giebeln nach vorn neigen und Balustraden und Fenster wie auf der Suche nach Licht vorspringen lassen: mittelalterliche Häuser, die, in das Holz ihrer Fassaden geschnitzt, drei bis vier Jahrhunderte alte Daten, alte Sprichwörter, Rittergestalten tragen, die den Eindruck hervorrufen, als betrachteten sie voll maßlosen Staunens das Automobil, das bei seinem Vorbeifahren ihre lange Ruhe stört.

Um 5 Uhr befinden wir uns in Bad Oeynhausen, einem an Mineralquellen reichen Orte. Ein Reporter springt auf das Automobil und interviewt den Fürsten im Fluge. Überall sieht man auf Fahrstühlen ausgestreckte Kranke; einer von diesen erhebt sich mit Mühe und ruft „Hoch!“ Alle die Unglücklichen, die sich in unserer Nähe befinden, begrüßen uns, von Begeisterung ergriffen, und bewegen sich auf ihrem Schmerzenslager. Wir lächeln, aber dieser Gruß von seiten des Leidens und der Schwäche an die triumphierende Gesundheit und Kraft ließ uns längere Zeit verstummen.

Um 7 Uhr gelangen wir nach Bielefeld, wo wir halten, um zu übernachten.

Unser erster Gedanke ist der, ein einfaches arithmetisches Exempel auszurechnen. Wir messen auf der Karte die Entfernungen zwischen den einzelnen Städten und gelangen zu einer Reihe Posten, deren Resultat uns einen Freudenschrei entlockt. Die Summe beträgt 680.

Paris ist nur noch 680 Kilometer entfernt!

Am folgenden Tage, 8. August, überschreiten wir um 6 Uhr abends bei Eupen die belgische Grenze und gelangen nachts nach Lüttich.

An diesem Tage sind wir also von Westfalen an den Rhein, vom Rhein nach Belgien mit solcher Geschwindigkeit gefahren, daß alles um uns herum von Stunde zu Stunde wechselte, der Tag uns aber lang wie ein Leben erschien. Die Eindrücke überstürzen sich in unserem Geiste, sie verjagen und verdrängen einander aus dem Gedächtnis. Die Ereignisse des Morgens lassen am Abend nur noch eine dumpfe Erinnerung zurück.

Vielleicht ist dies eine Folge der Aufregung, die uns beherrscht, der unbestimmten, uneingestandenen Angst, die uns befällt infolge der Nähe des Zieles, infolge der Erwartung, daß der Traum langer Monate endlich in Erfüllung gehen soll. Alle unsere Geisteskräfte streben in einer Art Beklemmung vorwärts. Jede Geschwindigkeit erscheint unserer Sehnsucht zu klein, wir leben nicht so sehr in der Gegenwart wie in der Zukunft; daher verschwindet die Vergangenheit ganz. Es geht unseren Gedanken geradeso wie den Bildern, die wir im Vorbeijagen sehen: kaum zeigen sie sich, so werden sie schon von der Staubwolke verdeckt, die hinter uns herwirbelt.

In Bielefeld wurde — es ist überflüssig, es noch besonders zu erwähnen — Fürst Borghese zu einem Bankett eingeladen. Ich glaube, selbst wenn wir in einem Walde haltgemacht hätten, würden wir einen gedeckten Tisch und ein „Lokalkomitee" haben auftauchen sehen, um uns mit erlesener, herzlicher Gastlichkeit zu begrüßen! In Deutschland wollten alle Sektionen des Automobilklubs uns feiern, und da es in Bielefeld keine Sektion gibt, so kamen Mitglieder des Kölner Klubs auf einem Rennwagen herüber. Sie waren abgefahren mit dem festen Vorsatz, uns zu finden, wo wir auch seien!

Das schnelle Automobil aus Köln diente uns von Bielefeld an als Führer. Aber der Führer sauste mit der schwindelerregenden Schnelligkeit von etwa 90 Kilometern in der Stunde voran und verführte uns und die andern Fahrzeuge, die die Pariser Journalisten trugen, zu einer rasenden, verzweifelten Jagd. In der aufgewirbelten Staubwolke schossen wir blitzschnell durch die Landschaft wie die apokalyptischen Reiter.

Um dieses Übermaß von Schnelligkeit wieder wettzumachen, wollte es die Nemesis, daß der Führer verschiedene Male den Weg verlor. Einmal, bei Wiedenbrück, wurden wir genötigt, die richtige Straße quer über die Felder zu suchen; so konnten sich unsere Gefährten einen kleinen Begriff von den zu den besseren gehörenden Wegen in Sibirien machen!

Um $10^1/_2$ Uhr sind wir schon zwischen den Hügeln der Rheingegend; bergauf und bergab geht es auf gewundenen Wegen, die sich durch eine ununterbrochene Reihe von Dörfern und Flecken hinziehen: alle starren von Fabrikschornsteinen und sind vom Getöse der Arbeit erfüllt.

Wir kommen in einen Ort, über dem dichter Rauch einen düsteren Schatten breitet: nach Barmen mit seinen zahllosen industriellen Betrieben. Wie fern von uns liegen die idyllischen Landschaften Preußens und Pommerns und die malerischen, altertümlichen Städte Brandenburgs, auf deren mittelalterlichen Plätzen sich die riesigen, rohausgeführten Rolandsäulen erheben, die über Gemüsemärkten Wache halten!

Um 11 Uhr öffnet sich unvermutet das leuchtende Rheintal vor uns. Funkelnd flutet der mächtige, zauberhafte Strom in Schlangenwindungen dahin; an seinen Ufern erhebt sich ein Wald von Spitzen: es ist Köln, überragt von den riesigen spitzen Doppeltürmen seines Doms.

In Köln ziehen wir mit einem langen Ehrengeleite von Automobilen ein. Wir überschreiten den rasch dahinströmenden, klaren Rhein auf der Schiffsbrücke und werden nach dem Kasino des Kaiserlichen Automobilklubs geleitet, wo wir ein durch zahlreiche Trinksprüche gewürztes luxuriöses Frühstück vorfinden. Der Fürst antwortet mit einer Rede, die, glaube ich, seine fünfzigste ist, seitdem wir europäischen Boden betreten haben! Man sieht hieraus, daß man, um eine Automobilfahrt von Peking nach Paris zu unternehmen, auch Redner sein muß!

Um 3 Uhr brechen wir wieder auf. Der flinke Lotse vom Vormittag fährt wieder voran, um uns den Weg zu zeigen. Aber in dem benachbarten Dorfe Müngersdorf rennt er infolge seiner übermäßigen Schnelligkeit gegen ein Haus, zertrümmert die Wand und fährt durch sie hindurch, glücklicherweise ohne die Bewohner zu verletzen. Ich weiß nicht genau, wie sich der Unfall ereignet hat: als wir ins Dorf kamen, fanden wir das Lotsenautomobil umgestürzt am Boden liegen neben dem aufgerissenen Hause, durch dessen ungeheuere Bresche man das bescheidene Mobiliar erblickte, während der Automobilfahrer unerschrocken vor den herbeigeeilten, empörten Bauern stand und, auf die Trümmerstätte deutend, zu uns sagte:

„Messieurs! Regardez ce que j'ai fait!"

Hierauf setzen wir unsere Fahrt allein fort, nachdem wir mit den Mitgliedern des Automobilklubs, die uns bis Müngersdorf gefolgt sind, herzliche Abschiedsgrüße getauscht haben.

Die Nachricht von unserer Durchfahrt ist überallhin telegraphiert worden: viele Leute rufen uns „Adieu" zu. In einigen Städten haben die Lehrer ihre Schüler vor den Schulen aufgestellt, damit diese das Automobil, das von Peking kommt, sehen können — ein vortrefflicher Ansporn für das Studium der Geographie. Die Kinder begrüßen uns mit hellen, fröhlichen Stimmen. Reihen von blonden Schülerinnen klatschen voll Begeisterung in die Hände.

Um 5 Uhr fahren wir in die Vorstädte Aachens ein. Leute strömen in Menge herbei, begrüßen uns mit Hochrufen und guten Wünschen, als wir vor einem Café halten, um einige Gläser frischen Bieres zu leeren. Wir finden einen neuen dienstwilligen Lotsen, der aber die Straße verfehlt und die Richtung nach Brüssel einschlägt. Wir bemerken es noch rechtzeitig und wenden uns Lüttich zu. Rasch nähern wir uns der Grenze.

Nach so vielen festlichen Empfängen wird uns schließlich auch ein weniger wohlwollender Gruß zuteil: eine alte Bäuerin, die am Fenster steht, während wir im Schritt durch ihr Dorf fahren, ballt wütend die Fäuste gegen uns und ruft uns giftig zu:

„Ich erkenne euch wieder, ihr Kanaillen! Ihr seid es, die mir am Donnerstag meine Henne überfahren haben! Zahlt jetzt gefälligst!"

Die Beschuldigung ist zwar ungerecht, aber sie kränkt uns nicht. Wir setzen unseren Weg in fieberhafter Eile fort.

Jetzt sind wir an der Grenze, einer harmlosen Grenze ohne Ketten, an der wir kaum den bescheidenen Pfahl bemerken, der das Ende des deutschen Gebietes bezeichnet. Das Zollamt liegt entfernt von der Straße, und wir verlieren eine halbe Stunde, bis wir es finden.

Unsere Ankunft in Belgien erzielt bei der Bevölkerung einen Heiterkeitserfolg. Der Telegraph hat uns diesmal nicht angemeldet; unsere Route ist nicht bekannt. Für die Leute, die uns sehen, sind wir komische Wesen auf einem komischen Automobil.

In Verviers schreit eine alte Krämerin:

„Oh, les laids!" (Sind die aber häßlich!)

Kurz darauf ruft ein Kutscher in überzeugtem Tone:

„Oh, les laids!"

Der Ruf scheint ein neuer Gruß zu sein. Er pflanzt sich fort. Von allen Seiten hören wir: „Oh, les laids!" Wir selbst zweifeln keinen Augenblick daran, daß der Ruf ganz aufrichtig gemeint ist. Alle bleiben stehen, betrachten uns und lachen, als sähen sie die komischste Maskerade. Wir müssen in der Tat aussehen wie drei Landstreicher auf einem Automobil!

Plötzlich hält uns ein Polizist an, dem unsere Erscheinung ebenfalls verdächtig vorkommt.

„Wer sind Sie?" fragt er den Fürsten, der am Steuerrade sitzt.

„Fürst Scipione Borghese", erwidert dieser ehrerbietig.

Der Polizist glaubt, man wolle ihn zum besten haben, steckt eine barsche Miene auf und donnert:

„Sie, Sie ein Fürst? Sie?"

Don Scipione macht eine Bewegung, als wollte er sagen: „Ja freilich!"

„Das ist nicht wahr!“ nimmt der Polizist wieder energisch das Wort. „Sie sind ein belgischer Chauffeur. Ich erkenne Sie wieder.“

Auch er erkannte uns wieder! Genau wie die Alte mit der Henne!

„Ich erkenne Sie wieder; verstanden? Und ich nehme Sie in Strafe, weil Sie zu rasch gefahren sind. Sie kennen das Reglement sehr gut. Zehn in der Stunde“ — er zieht sein Notizbuch hervor, befeuchtet die Spitze des Bleistifts und fügt hinzu: „Ihr Name und Ihre Adresse?“

„Fürst Scipione Borghese, Adresse: Palazzo Borghese in Rom.“

„Wie? Noch einmal? Nun hört mir aber der Spaß auf! Zeigen Sie Ihre Papiere!“

Die Papiere werden vorgezeigt. Der Polizist prüft sie und ruft:

„Das sind nicht Ihre Papiere. Sie sind ein Chauffeur! Weshalb geben Sie sich für einen Fürsten aus? ... In einem solchen Aufzuge! Schämen Sie sich etwa, nur ein Chauffeur zu sein? Jeder verdient sein Brot, wie er kann! Woher kommen Sie?“

„Aus Peking.“

„Aus ... Peking? Borghese ... Ah!!“

Das Gesicht des Polizisten erhellt sich. Er besinnt sich — jetzt versteht er — bedauert tief — geht von der Strenge zur Ehrerbietigkeit über — grüßt — und ruft dienstbeflissen:

„Passez, Monseigneur! Bon voyage!“

Eine halbe Stunde später treffen wir in Lüttich ein, gerade als die Straßenlaternen angezündet werden.

Dreiundzwanzigſtes Kapitel.

Paris.

An der Maas entlang. — Die franzöſiſche Grenze. — Reims. — Die Reliquienſammler. — Meaux. — Eine ſchlafloſe Nacht. — Die letzten Stunden. — An den Toren von Paris. — Auf den Boulevards. — Die Fahrt iſt zu Ende!

In Lüttich bemerkten wir, daß ſich unſer Automobil wie ein Album nach und nach mit Namenszügen bedeckte. Sie waren mit Bleiſtift auf die Benzinbehälter und auf den Kaſten für die Reſerveſtücke geſchrieben: faſt alles unbekannte Namen, begleitet von den Daten von Moskau, Petersburg, Königsberg, Berlin! Ettore ſchonte beim Putzen der Maſchine dieſe Schriftzüge, die ebenſo viele anteilvolle Wünſche und beſcheidene Freundſchaftsbekundungen von Leuten darſtellten, die wir vielleicht gar nicht geſehen hatten und die wir nie wiederſehen würden.

Ettore hörte keinen Augenblick auf, das Automobil liebevoll zu pflegen und zu warten. Wenn es bis hierher gekommen war, ſo verdankten wir dies großenteils ſeinem Eifer. Auch jetzt ſchlief er neben ihm ausgeſtreckt. Seine Liebe war zur Eiferſucht geworden. Er geſtand, mit Schmerz an den Augenblick zu denken, an dem er ſich von ihm trennen müſſe.

Am 9. Auguſt früh $5^1/_2$ Uhr ergriff der Fürſt das Steuerrad, und wir fuhren in der Richtung auf Namur weiter. Wir durcheilten

auf den noch menſchenleeren Straßen raſch Lüttich bis zur Maas, längs deren Ufern wir einen entzückenden Weg einſchlugen.

Der heitere Tag machte auch die Maas heiter, deren ruhig dahinfließendes Waſſer in blitzendem Flimmern das grüne Gebüſch der Hügel, die Bogen der Brücken, die Takelage der Boote und Jachten widerſpiegelte. Die Maas hat Stellen, an denen ſie einem See von großer Länge gleicht, der hier und da von dem dichten Schatten der Rauchwolken verfinſtert wird, die die zahlreichen Kohlenbergwerke wie Vulkane unaufhörlich ausſtoßen.

Paris iſt nur noch 388 Kilometer entfernt!

Wir kommen durch Huy und nach Namur, das von den weißen Mauern der alten Zitadelle überragt wird. Breite Barken fahren den Fluß hinauf, gezogen von ſtarken Pferden, die unſere Straße benutzen und ſie oft verſperren; dann fahren wir langſam und ſehen die Reihe der vier „Itala"-Maſchinen ſich zuſammenſchließen. Die Vertreter der Pariſer Preſſe, ſympathiſche Reiſegefährten, folgen uns auf dem Fuße. Wenn das Tal ſich enger zuſammenzieht, erfüllen wir es ganz mit Staub, der wie ein Nebel an den Hügeln emporſteigt. Um 8 Uhr ſind wir in Dinant.

Nach einer Viertelſtunde zeigen wir einander etwas, das uns von unſeren Sitzen emporſpringen läßt: die erſte franzöſiſche Flagge, die am Hinterteile eines die Maas hinabfahrenden Dampfers weht.

Dann kommen wir bei Agimont an die franzöſiſche Grenze. Wir würden es gar nicht bemerkt haben, wenn nicht ein belgiſcher Zollbeamter uns angehalten hätte, um uns in der Ferne das auf einem Seitenwege erreichbare Zollamt zu zeigen, auf dem wir die Zollgeſchäfte raſch erledigen.

„République Française" leſen wir auf einer halb zwiſchen Bäumen verſteckten Tafel. Halt! Wir bringen das Automobil zum Stehen. Die gaſtlichen Pariſer Kollegen wollen den Augenblick, in dem wir den Boden Frankreichs betreten, feſtlich begehen. Es kommen Champagnerflaſchen und Gläſer zum Vorſchein, die aus einem

ländlichen Gasthofe der Umgebung stammen; im Nu sind die Gläser gefüllt und die Flaschen geleert. Das stille Tal hallt mit einem Male wider von Evvivas auf Frankreich und Italien!

Rasch besteigen wir wieder die Maschinen. Die französischen Zollbeamten halten uns nicht lange auf, und bald sausen die vier mächtigen Automobile auf den breiten, wundervollen französischen Straßen dahin.

Paris ist noch 300 Kilometer entfernt!

Jetzt sind wir in dem befestigten Givet. Auf dem grasbewachsenen Glacis blühen Mohnblumen. Aus den großen Kasernen begrüßen uns am Fenster stehende Soldaten.

Die ungeheuere Fabrik, die Belgien in Wahrheit ist, haben wir verlassen. Nun scheint die Sonne uns strahlender, der Himmel blauer; eine ungekannte Freudigkeit liegt über Frankreich ausgegossen. Aber vielleicht hat diese Freudigkeit in uns ihren Sitz.

Um 10 Uhr kommen wir durch Fumay, bekannt durch seine Schieferindustrie. Zollbeamte halten uns wieder an, um unsere Papiere zu prüfen. Wir fahren an den sanften Abhängen der Ardennen empor, die von Wäldern beschattet werden, die schon an unsere Flora erinnern. Wie es uns erquickt, das schöne, verführerische bunte Bild einer Vegetation zu erblicken, die wir so sehr lieben! Lebt wohl, ihr frischen regelmäßigen strengen Nadelwälder! Die Straßen gleichen Gartenalleen, so gleichmäßig und eben sind sie. Wir berühren sie kaum, als schwebten wir über sie hinweg.

Rocroy mit seinen historischen Befestigungen kommt in Sicht. Auf dem Marktplatze halten wir, um Benzin einzunehmen. Die scharfriechende Flüssigkeit rinnt gurgelnd in die Behälter, und die leeren Behälter, die wir die „Leichen" nennen, werden auf den Boden gestellt. Die Maschinen frühstücken.

Paris ist noch 263 Kilometer entfernt!

Während wir durch den Wald fahren, springt hinter den Bäumen ein Zollwächter hervor, der uns zu halten befiehlt, während ein Kamerad sich in größerer Entfernung zeigt. Er schwingt ein Gewehr und hält

ſich bereit, uns im Notfalle mit überzeugenden Beweisgründen zum Halten zu veranlaſſen. Es findet abermals eine Prüfung unſerer Papiere und eine Beſichtigung der Maſchine ſtatt. Nachdem ſich die dienſteifrigen Zollwächter überzeugt haben, daß wir keine Kontrebande in das Gebiet der Republik einſchmuggeln, laſſen ſie uns weiterfahren.

Um $12^1/_2$ Uhr betreten wir Reims. Reims! Auf wie vielen Flaſchen haben wir nicht dieſen Namen geleſen! Wir denken an all die Toaſte, die in den letzten Tagen ausgebracht worden ſind, in den Händen Gläſer mit einem Wein gefüllt, der ſtets den Anſpruch erhob, aus Reims zu ſtammen. Bratengeruch macht ſich bemerkbar, und in den niedrigen Fenſtern hört man das Klirren in Tätigkeit geſetzter Beſtecke und das Klappern von Tellern; es iſt die Stunde des Mittageſſens in dieſer ſtillen Provinzſtadt. Auch wir beſchließen, zu dieſem Zwecke zu halten.

Auf der Hauptſtraße laufen die Leute zuſammen und begrüßen uns. Ein Straßenbahnſchaffner lehnt ſich, während wir vorüberfahren, aus ſeinem Wagen heraus und ruft dem Fürſten vertraulich zu:

„Ça c'est bien, mon petit!“ (Gut ſo, mein Junge!)

Die Fahrgäſte klatſchen Beifall.

Wir gelangen an die wundervolle Kathedrale. Kaum haben wir Zeit, einen entzückten Blick auf den prächtigen Bau zu werfen, als die glänzende Erſcheinung auch ſchon verſchwindet und wir uns in dem Hofe eines Hotels mit Garage befinden. Der Hof füllt ſich mit Neugierigen; die Gäſte ſtürzen heraus; ein Amerikaner bietet uns Champagner an, während wir im Begriff ſind, uns zu waſchen. Voll Seifenſchaum und von Waſſer triefend, müſſen wir mit ihm anſtoßen. Er drückt uns ſeine guten Wünſche aus, erklärt aber offen, nicht zu verſtehen, was es für ein Vergnügen ſei, eine ſolche Reiſe zu machen ohne den geringſten materiellen Gewinn!

Als wir nach dem Frühſtück weiterfahren wollen, ſtürzen ſich allzu begeiſterte Bewunderer, die eine Reliquie von uns haben wollen, auf die kleine dreieckige Flagge, die wir vorn am Wagen gehißt haben,

reißen sie in Stücke und verteilen diese untereinander. Nur mit Mühe verteidigen wir die große, hinten wehende Fahne. Nun sollen Splitter aus der Karosserie herausgeschnitten werden, und die Klingen der Taschenmesser sind schon in Bewegung! Kurze Zeit noch, und das Automobil wäre vor allzu großer Liebe geplündert, demoliert, zerstört worden. Aber bei dem ersten Druck auf den Hebel schießt die wackere Maschine, die die Gefahr begriffen hat, davon und bringt sich in Sicherheit. Es ist 3 Uhr. Die durchbrochenen Türme der Kathedrale verschwinden.

Paris ist noch 169 Kilometer entfernt!

Um 5 Uhr 10 Minuten kommen wir durch La Ferté. Der Name Paris beginnt auf den Wegweisern zu erscheinen nebst dem Pfeil, der die Richtung angibt.

Paris ist noch 78 Kilometer entfernt!

Je näher wir kommen, desto zahlreicher werden die Grüße, auch auf dem Lande, desto lebhafter, desto herzlicher werden sie. Es liegt in ihnen eine liebevolle Anteilnahme des Volkes.

Wir dürfen nur bis Meaux fahren und müssen dort die Nacht über bleiben. Der Einzug in Paris ist auf 4½ Uhr des 10. August anberaumt. Das Komitee für die Fahrt hat es so angeordnet. Der Endpunkt soll das Gebäude des „Matin" sein.

Jetzt zeigt sich Meaux. Als wir bei den ersten Häusern sind, macht uns ein Zolleinnehmer von der Mitte der Straße her energische Zeichen mit der Hand. Der Fürst bremst und fragt ihn:

„Müssen wir wegen des Zolles halten?"

„Non, Monsieur," erwidert er, „c'est pour la cinématographie!"

Und lachend deutet er auf einen Photographen, der einen kinematographischen Apparat spielen läßt und uns im Gegensatz zu seinen Berliner Kollegen zuruft:

„Haben Sie die Güte, sich zu bewegen, ich bitte Sie! Noch mehr! Bewegen Sie sich stark! Noch mehr! Ich brauche Bewegung! Danke!"

Wir wollen ihm den Spaß nicht verderben; wir drehen uns nach rechts und nach links, strecken den Hals vor, wir bewegen uns wie Bären im Käfig, bis der Photograph alle Bewegung, die er braucht, gefunden hat und uns weiterfahren läßt.

Wir halten vor dem ersten Hotel der Stadt, das den Namen „Zur schönen Sirene" führt.

Paris ist nur noch 45 Kilometer entfernt!

Es war gerade kein sehr ruhiger Schlaf, dessen wir uns vergangene Nacht zu erfreuen hatten! Früh begaben wir uns zur Garage, als wären wir im Begriff, eine endlose Reise nach einem unerreichbaren, fabelhaften Ziele anzutreten.

Wir haben uns an das beständige Reisen gewöhnt; zur Stunde des Aufbruchs springen wir instinktiv aus dem Bette. Fahren ist unser Lebenszweck geworden, immer und immer dahinstürmen; moderne ewige Juden, die verdammt sind zu unaufhörlicher Reise.

Viel besser, viel tiefer und viel ruhiger als in dieser letzten Nacht unserer Pilgerfahrt durch zwei Kontinente hatten wir auf den chinesischen Kangs geschlafen trotz ihrer übeln Gerüche, im grünen Grase der Steppen oder auf den Bänken der kleinen sibirischen Isbas, eingehüllt in Ziegenfelle, den photographischen Apparat als Kopfkissen. Viel besser als in den Daunenbetten des Gasthauses zu Meaux, 45 Kilometer vor Paris!

Es ist die Nähe von Paris, die uns im Schlafe stört. Wir fühlen, wir hören das mächtig pulsierende Leben der Stadt. Oft stand ich auf, ging ans Fenster und schaute hinaus. Dort liegt Paris, sagte ich mir, als ob ich einen unvernünftigen Zweifel bannen wollte.

Tag für Tag war uns unsere Reise selbstverständlich, manchmal sogar leicht erschienen. Kiachta zu erreichen, indem man von Urga kam, Werchne-Udinsk, indem man von Kiachta kam, dünkte ganz einfach. In unmerkbaren Übergängen gelangten wir von Land zu Land, von Volk zu Volk.

Jetzt, da unser Geist nicht mehr bedrückt ist durch die Sorge um den Weg, denken wir der zurückgelegten Strecke, die uns die Erinnerung mit Blitzesschnelle in gewaltsamer Verkürzung zeigt.

Wir befanden uns an den mit Pagoden gekrönten Toren von Peking. Die Arme von Chinesen schleppten diese Maschine hier unter den Felsen von Ki-mi-ni durch, wo wir von Maultieren getragene, mit blauer Seide verhüllte Sänften fanden. Mandarine, den goldgestickten Drachen auf der Brust, kamen in Kalgan herbei, um diesen Wagen anzusehen, während ein Gong feierlich erklang. Dieser Wagen ist von ungestümen mongolischen Reiterscharen verfolgt worden, und er jagte seinerseits an den Grenzen der Wüste Rudel braungelber Gazellen, die vor Angst wie verrückt waren. Dieser Wagen hat den breiten Iro, den letzten großen Strom des Chinesischen Reiches, durchfurtet; er fiel von einer Brücke in Transbaikalien und fuhr zwischen den Geleisen der transsibirischen Eisenbahn; im Schmutze von Tomsk ist er versunken, die Taiga, den größten Wald der Welt, hat er durchquert, und nun steht er wohlbehalten hier, eine halbe Stunde vor der Porte de Vincennes!

Wir hatten gewagt, auf Erfolg zu hoffen. Wir hatten aber nicht gewagt, an die Aufregung dieses Augenblicks zu denken, als wir das Doschmen-Tor in Peking verließen.

Fürst Borghese befolgte stets den Grundsatz, sich nur ganz kleine, leicht zu erreichende und nahe Ziele zu stecken. Er sagte mir an den beschwerdereichen, zur Verzweiflung bringenden Tagen, an denen wir nur langsam und mit schwerer Mühe vorwärtskamen: „Alles, was ich wünsche, ist, das nächste Dorf zu erreichen", und unterdrückte in seinem Geiste das übrige. Wir strengten alle unsere Kräfte, unseren gesamten Willen an, um diese kurze Strecke zurückzulegen, als sei das nächste Dorf unser letztes Ziel.

Den Tag darauf begannen wir von neuem.

Die ungeheuere Reise ist im Grunde nichts weiter als eine endlose Reihe von kurzen zurückgelegten Strecken, von denen jede einzelne im Verhältnis zu unserer Kraft und der Maschine stand. Unsere Reise ist

vor allem eine rieſenhafte Kette von Geduldproben. Wir berechneten nie die Länge der Strecke vor uns, ſondern nur die der hinter uns liegenden. Wir ſuchten die Zahlen, die uns anſpornen konnten, und in unſeren Berechnungen waren wir vorſichtig, ſo daß wir ſtets beobachteten, daß wir in Wirklichkeit einen viel weiteren Weg zurückgelegt hatten, als wir glaubten.

Es iſt faſt ſicher, daß wir uns in der Berechnung der Entfernungen in der Mongolei und der Wüſte Gobi getäuſcht haben, wo wir 12 bis 14 Stunden täglich in gutem Tempo fuhren. Wir glaubten 200 bis 300 Kilometer zurückzulegen, und in Weſteuropa ſtellten wir feſt, daß, wenn wir mit derſelben Geſchwindigkeit fuhren, wir in der gleichen Zeit 500 Kilometer zurücklegten. Die genaue Geſamtziffer der von uns durchfahrenen Kilometer bleibt alſo noch unbekannt. Wir ſchätzen ſie auf über 13000. Aber wir wollen ſie gern unbekannt ſein laſſen. Wir werden ſicher nicht zurückkehren, um nachzumeſſen ...

Die Nachbarſchaft von Paris überraſcht uns, betäubt uns, findet uns ergriffen von der phantaſtiſchen Geſchwindigkeit, mit der wir ſie erreicht haben. Die letzten ruſſiſchen Provinzen, Deutſchland, Belgien, Frankreich zogen an uns wie Traumbilder vorbei. Zwölf Tage brauchte es, um das erſte Tauſend Kilometer zurückzulegen, das letzte Tauſend haben wir in $2^1/_2$ Tagen durchflogen.

Doch die letzten Stunden ſchienen uns eine Ewigkeit: Stunden der Freude, aber auch Stunden einer ſchwachen, unbeſtimmten, undefinierbaren Beklemmung, die uns ſchweigſam machte und uns den Anſchein der Niedergeſchlagenheit verlieh.

Am Vormittag des 10. Auguſt wurde Meaux von einem Heere von Automobilen überſchwemmt. Jede Minute kamen ſie an: große, kleine, etliche mit Fahnen geſchmückt, andere mit den Namen von Zeitungen in großen Buchſtaben; eins brachte die Korreſpondenten der italieniſchen Preſſe; verſchiedene vertraten den franzöſiſchen Automobilklub. Hupen, Sirenen ertönten, Motore knatterten, und die Menge drängte ſich auf der Straße, im Hofe des Gaſthauſes, in der Garage. Unſere

Maſchine war unſichtbar, in eine Remiſe eingeſchloſſen, an deren Tür ſich die Neugier der Menge brach.

Um $2^1/_4$ Uhr wird der Befehl zum Aufſitzen erteilt. Einige Fahrzeuge ſetzen ſich in Bewegung. Es iſt ein Augenblick allgemeiner Aufregung.

Ettore befeſtigt das Gepäck auf dem Automobilkaſten mit derſelben Sorgfalt, die er ſtets darauf verwandte, ſeitdem das Gepäck des Fürſten in der Wüſte Gobi verlorengegangen war. Er läßt den Druck im Benzinbehälter ſteigen, ſchaltet den Ganghebel ein, und der Motor gewinnt unter Getöſe Leben. Wir nehmen unſere Plätze ein, Don Scipione ſetzt das Fahrzeug in Bewegung, wir fahren langſam auf die Straße hinaus. Ganz Meaux iſt verſammelt!

Das Automobil bahnt ſich mühſam ſeinen Weg durch die Zuſchauer, die lauten Beifall äußern. Die Fenſter ſind mit Damen beſetzt, die unſere Maſchine mit Blumenſträußen bewerfen. Ununterbrochene Hurrarufe begleiten uns bis zum Ausgange des Ortes, wo wir uns an die Spitze des Zuges ſetzen. Als nächſte folgen die Automobile der Pariſer Journaliſten, die uns von Berlin aus begleitet haben und uns auch bis zur Ankunft vor den Redaktionsräumen des „Matin“ nahebleiben ſollen. Wir ſteigern die Geſchwindigkeit. Um 3 Uhr ſind wir in Chelles. Der Fürſt verlangſamt die Fahrt nicht mehr, ſelbſt nicht dort, wo die Straße weniger gut wird. Wozu die Maſchine ſchonen? Wir ſind ja beinahe am Ziel!

Paris iſt nur noch 30 Kilometer entfernt, zwanzig, zehn!

Überall Begrüßungen, Beifallsrufe, Wehen mit Taſchentüchern. Der Fürſt lächelt; es iſt nicht mehr ſein gewohntes, rätſelhaftes, zeremonielles Lächeln, ſondern ein frei aus dem Herzen kommendes Lächeln! Seine kühle, bewundernswerte Selbſtbeherrſchung iſt nicht mehr imſtande, die Befriedigung zu unterdrücken, die ihn beſeelt.

Die Dörfer folgen ohne Unterbrechung aufeinander. Allmählich werden ſie Vorſtädte von Paris. Viele Menſchen, die uns erwarten, betrachten uns mit zweifelnder Miene, als wollten ſie fragen: „Seid ihr es?“ Da ſie nicht wiſſen, welches unter ſo vielen das Automobil

des Fürsten ist, gelangt die Mehrzahl zu dem Schlusse, daß es nicht gerade jenes häßliche ist, das allen voranfährt. Unsere Reisegefährten, die Kollegen auf dem zweiten Wagen, werden oft zum Gegenstand der lärmenden Kundgebungen der Menge. In Bry wartet eine dicke Frau mit einem mächtigen Blumenstrauße und schleudert ihn dem vortrefflichen Kollegen Henri des Houx gerade vor die Brust, indem sie ihm zuruft:

„A vous, Monseigneur!"

Als wir uns Joinville nähern, steht längs der Baumreihen eine dichtgedrängte Menschenmenge, die uns mit immer größerer und lärmenderer Begeisterung begrüßt. Die Wagenführer rufen: „Bravo, mon gars!" Jetzt kommen wir durch das Bois de Vincennes; viele Radler schließen sich dem Zuge an und fahren vor unserer Maschine her, auf das Risiko hin, überfahren zu werden. Wir rufen ihnen zu, achtzugeben, wenn sie den Rädern allzu nahe kommen; statt aller Antwort schwenken sie die Mützen und rufen: „Vive le prince!"

Von allen Seiten hören wir Hochrufe. Die Omnibusse, die Straßenbahnwagen halten; die Fahrgäste stehen auf und klatschen in die Hände. Ein Gewitter zieht herauf. Der Himmel bedeckt sich mit schwarzen Wolken, die reißend schnell emporsteigen; die Menge wankt und weicht nicht. In Saint Mandé beginnt es zu regnen, und das Wasser verläßt uns nicht mehr. Wir brachen aus Peking bei Regenwetter auf; wir sollten bei Regenwetter auch in Paris ankommen!

Auf dem Cours de Vincennes müssen wir wieder halten; wir sind zu früh gekommen; die für den Einzug festgesetzte Stunde hat noch nicht geschlagen. Die Anzahl der Radfahrer, die das improvisierte Ehrengeleit bilden, ist inzwischen auf Hunderte angewachsen, die phantastische Rundtouren um uns ausführen; wir sind von einem Gewirr sich bewegender Räder umgeben.

Um 4 Uhr erscheint von Paris her eine seltsame Maschine und setzt sich an die Spitze des Zuges. Es ist eins jener riesigen Automobile zu 20—30 Sitzen, die Touristenkarawanen, die Paris in wenigen Stunden besichtigen wollen, herumfahren. Man hat eine

Kapelle mit langen Trompeten und Hörnern darauf gesetzt, die von Gruppen französischer und italienischer Fahnen überragt und umgeben ist: ein Wagen, der ein wenig an den Karneval erinnert, den man aber zur Erhöhung der Feierlichkeit der Ankunft für unerläßlich gehalten zu haben scheint. Die Kapelle stimmt den Triumphmarsch aus „Aïda" an; es ist der Einzug des Radames in Paris! Wir setzen uns wieder in Bewegung: es ist $4^1/_4$ Uhr geworden.

Nun gelangen wir in die Avenue du Trône zwischen den beiden riesigen Säulen Philipp Augusts hindurch, deren Sockel von der Menge verdeckt sind. Im Hintergrunde erscheint, vom Regenschleier verhüllt, der Eiffelturm. Er erinnert an einen ungeheueren Leuchtturm: er war der große Leuchtturm unserer Reise!

Die Hochrufe werden betäubend, sie dauern unablässig an. In einigen stillen Augenblicken hören wir die hellen Stimmen der Camelots, die Erinnerungspostkarten zum Verkaufe anbieten mit dem Rufe: „Le prince Borghèse, quatre sous, quatre sous, le prince Borghèse!"

Die Polizei, die längs des Boulevard Voltaire aufgestellt ist, ist nicht imstande, die Menge zurückzuhalten, die uns umringt, uns zur Seite geht, uns folgt. Der Fürst winkt höflich mit der Hand, man solle beiseite treten, um nicht unter die Räder zu geraten: seine Hand wird von einem Arbeiter ergriffen, der sie in überwallender Begeisterung drückt, dann wird sie von andern festgehalten und gezerrt; alle drücken sie sie kräftig und herzlich. Nicht ohne Kampf vermag Fürst Borghese die Hand aus diesem schrecklichen Sympathiegewirr freizumachen und sie unversehrt auf das Steuerrad zu legen.

Auf der Place de la République haben sich zwei Abteilungen der berittenen Garde républicaine aufgestellt, von denen sich die eine an die Spitze des Zuges stellt, die andere ihn schließt.

Am Eingang zum Boulevard du Saint Martin werden die Begrüßungen noch lauter. Es ist ein wahrer Stimmendonner! Der Ruf: „Vive Borghèse!" wiederholt sich, er erschallt unaufhörlich. Fürst Borghese ist einen Tag lang das Idol von Paris, der edelmütigen

Stadt, die nicht ohne Leidenſchaft lieben kann! Der Anblick, den die breite Straße darbietet, iſt großartig; die beiden hohen, mit Baluſtraden eingefaßten Trottoirs ſind ſchwarz von Menſchen, und über den Köpfen bewegt ſich ein Gewirr von Händen, Hüten, Taſchentüchern und Regenſchirmen. Auch von Regenſchirmen, denn es regnet, was es vom Himmel kann. Ettore iſt gerührt, berauſcht und breitet die Arme aus, um die Grüße mit ausdrucksvollen Geſten zu erwidern. Frauen aus dem Volke ſtoßen zärtliche Rufe aus.

Ankunft in Paris.

Wir fahren im langſamſten Schritt, aus Furcht, es könne ſich ein Unglück ereignen. Die Räder des Automobils ſtreifen die Beine der Leute. Auf dem Boulevard Bonne Nouvelle dauert die Kundgebung in ungeſchwächter Stärke fort: Händeklatſchen erbrauſt von allen Seiten, und das Wort Borgheſe in Verbindung mit „vive“ und „bravo“ bildet den geſamten Wortſchatz der Bevölkerung!

Auf dem Boulevard Poiſſonnière erblicken wir Scharen von Schutzleuten und Abteilungen der Garde républicaine, die die Straße bis zu einem auffallenden, rot angeſtrichenen und mit Fahnen geſchmückten Palaſt abſperren. Es iſt das Bureau des „Matin“ — unſer Ziel!

Die Wettfahrt naht dem Ende. —

Die Mannſchaften der Garde républicaine ſprengen auf ihren Pferden daher und führen raſche Evolutionen aus, um den Platz von der Menge zu ſäubern, der ſofort von einer Menge Photographen wieder beſetzt wird. Auch dieſe machen ihre Evolutionen, um die beſten Standorte zu wählen, wobei ſie gleichzeitig den Hufen der Pferde ausweichen müſſen. Einige nehmen die Ankunftsſzene kinematographiſch auf, mit ernſter Miene drehen ſie die Kurbeln ihrer Apparate und rufen uns zu, daß ihnen die Kehle berſten möchte: „Sehen Sie aufs Objektiv!“

Das Automobil wendet langſam nach den Angaben eines Mitglieds des Komitees der Fahrt und ſpringt gewandt auf das Trottoir vor dem Eingange des Palaſtes des „Matin“.

Der Fürſt bremſt. Das Automobil hält. Die Fahrt iſt zu Ende!

Dieſer Augenblick iſt für uns von unausſprechlicher Feierlichkeit.

Die Ovation der Menge iſt laut. Wir bleiben auf unſeren Plätzen ſitzen, verwirrt, betäubt.

Ich, der ich auf dem Trittbrett ſitze und zuerſt den Fuß zur Erde ſetzen müßte, kann mich nicht entſchließen, abzuſteigen. Ich habe auf einige Augenblicke die Empfindung einer Halluzination. Mir erſcheint alles unmöglich, widerſinnig. Ich kann mich nicht überzeugen, daß wir wirklich am Ziele ſind! Ich fühle mich keiner Bewegung fähig, und mechaniſch rauche ich an einer Zigarette, die ſchon lange ausgegangen iſt. Ich wende mich um, um den Fürſten zu betrachten; er ſteht noch da, die Hände auf das Steuerrad geſtützt, in derſelben nervöſen Haltung wie in den kurzen Haltepauſen, bevor die Fahrt fortgeſetzt wurde.

„Kommen Sie! Kommen Sie!“ ruft man uns von der Tür des „Matin“ aus zu.

Wie aus einem Traume erwachend, ſpringe ich zur Erde. Ein Ruf der Begeiſterung brauſt wie ein Orkan vorüber. Ich fühle mich umarmt und geküßt und erkenne in der freudig erregten Perſönlichkeit, die mich auf dieſe Weiſe empfängt, den würdevollen Portier des „Matin“, der ſeine Bewegung nicht beherrſchen konnte und nun davonſtürzt.

Am Ziel

Unter betäubendem Lärm werden wir in das Innere des Palaſtes gezogen. Eine Kapelle ſpielt die italieniſche Nationalhymne. Ich ſehe Kollegen und Freunde wieder und drücke ihnen die Hände, ohne eines Wortes mächtig zu ſein. Ich weiß nicht, wie es kommt: ich habe beide Arme voll Roſenſträuße. Die Menge draußen toſt, und ihr gewittergleiches Toben übertönt zuweilen die Klänge der Muſik. Das Volk verlangt „le prince“ zu ſehen. Der Fürſt wird auf einen Balkon geſchoben, verbeugt ſich und dankt, einen großen Blumenſtrauß graziös in der Hand haltend. Es werden Champagnerflaſchen entkorkt, Reden gehalten, Trinkſprüche ausgebracht. Wir werden bei Magneſiumlicht mit und ohne Blumen photographiert ....

Und was dann geſchehen iſt, ich weiß es nicht. Ich habe mich ſtill entfernt und habe das Glück genoſſen, mich unbekannt unter der Menge zu verlieren, den Fürſten allein den Leiden der Popularität überlaſſend! —

Einige Stunden ſpäter verkauften die Camelots auf den Boulevards, die ihr gewohntes Ausſehen wiedergewonnen hatten, noch die Erinnerungskarte, aber ſie riefen: „Le prince Borghèse, un sou!“

Nicht mehr vier Sous, ſondern nur noch einen! Welch ernſte Mahnung liegt in dieſer Preisherabſetzung! Die Stimme des Schickſals kann auch aus dem Munde eines Camelots erklingen. Unſere Popularität war in zwei Stunden um volle 75 Prozent geſunken.

Sic transit . . .

Digitized by Google

Anhang I.

Die Familie Borgheſe.

Fürſt Scipione Borgheſe gehört einer berühmten, aus Siena ſtammenden Patrizierfamilie an, die zuerſt 1238 erſcheint und ſeit 1450 urkundlich nachweisbar iſt. Im 17. Jahrhundert ließ ſie ſich in Rom nieder, als Fürſt Camillo Borgheſe zum Papſt gewählt wurde. Paul V., wie jener ſich nannte, ſaß von 1605 bis 1621 auf dem päpſtlichen Stuhle und begründete den Ruhm ſeiner Familie. Er überwies Marcantonio, dem Sohne ſeines Bruders Giovanni Battiſta, der von Philipp III., König von Spanien und beider Sizilien, zum Fürſten von Sulmona ernannt worden war, ein jährliches Einkommen von 200000 Scudi. Giovanni Battiſta Borgheſe erbte ſpäter von ſeiner Mutter Olimpia Aldobrandini das Fürſtentum Roſſano.

Nach Beilegung eines Streites über die Erbſchaft der Aldobrandini nahm Fürſt Paolo Maria Borgheſe im Jahre 1769 das Wappen und die Titel dieſes Geſchlechtes an. Seit jener Zeit gebührt der Titel eines Fürſten Aldobrandini der Sekundogenitur der Familie Borgheſe. Unter den Beſitzungen des Hauſes iſt die Villa Borgheſe in Rom beſonders berühmt.

Napoleon I. übertrug ſeiner Schweſter Marie Pauline, der Gemahlin des Fürſten Camillo Borgheſe, durch ein kaiſerliches Dekret vom 30. März 1806 das Herzogtum Guaſtalla, entzog es ihr aber wieder zwei Monate ſpäter.

Fürſt Scipione (Luigi Marcantonio Francesco Rodolfo) Borgheſe iſt am 11. Februar 1871 auf Schloß Migliarino bei Piſa geboren. Er iſt der zweite Sohn des Fürſten Paolo und der ungariſchen Gräfin Helene Apponyi von Nagy-Apponyi, der Tochter des verſtorbenen Grafen Rudolf Apponyi, des ehemaligen öſterreichiſch-ungariſchen Botſchafters in Paris. Großmutter des Fürſten Scipione von väterlicher Seite war die Fürſtin Thereſe de La Rochefoucauld.

Fürſt Scipione verheiratete ſich 1895 in Genua mit der Herzogin Anna Maria de Ferrari, Tochter des verſtorbenen Herzogs Gaetano. Er hat zwei Töchter von 10 und 6 Jahren, die beide in Paris geboren ſind.

Für die letzte Legislaturperiode wurde er im Wahlkreiſe Albano Laziale in das italieniſche Parlament gewählt; er erklärte jedoch vor Antritt der Fahrt Peking—Paris, auf ſein Abgeordnetenmandat zu verzichten. Er gehört der radikalen Partei an und iſt Mitdirektor des „Spettatore", des offiziellen Organs dieſer Partei.

Anhang II.

Das Automobil.

Zum Schluſſe geben wir den Technikern einige Einzelheiten über das Automobil, mit welchem die Fahrt Peking—Paris gewonnen wurde.

Der Itala-Wagen, den die Itala-Werke für den Fürſten Scipione Borgheſe gebaut hatten, war von normalem Typ, Modell 1907, und 2950 Pferdekräfte ſtark. Die Veränderungen, die für den ſpeziellen Zweck an dieſem Modell vorgenommen wurden, waren ganz unbedeutend. Im folgenden geben wir eine Beſchreibung des Automobils, indem wir zugleich das Verhalten der einzelnen Maſchinenteile während dieſer Probefahrt, die notwendig gewordenen Reparaturen und den Zuſtand des Automobils nach Beendigung der Fahrt ſchildern.

Der aus vier Zylindern paarweiſe gegoſſene Itala-Motor von 130 Millimeter Zylinderbohrung und 140 Kolbenhub iſt vom gewöhnlichen Typus mit auswechſelbaren ſymmetriſchen Ventilen und Magnetzündung (Niederſpannung), ſowie mit einer den Itala-Motoren eigentümlichen Abreißvorrichtung (Patent Itala). Der Vergaſer arbeitet durchaus automatiſch und iſt gegen Temperatur- und Druckveränderungen faſt unempfindlich. Er iſt durch eine ſehr kurze Rohrleitung mit dem Motor verbunden, um jede Kondenſation des Gaſes zu verhindern.

Dieſe Anordnung des Rohres in Verbindung mit dem Itala-Vergaſer geſtattete die Benutzung ſelbſt eines ſehr ſchweren Benzins.

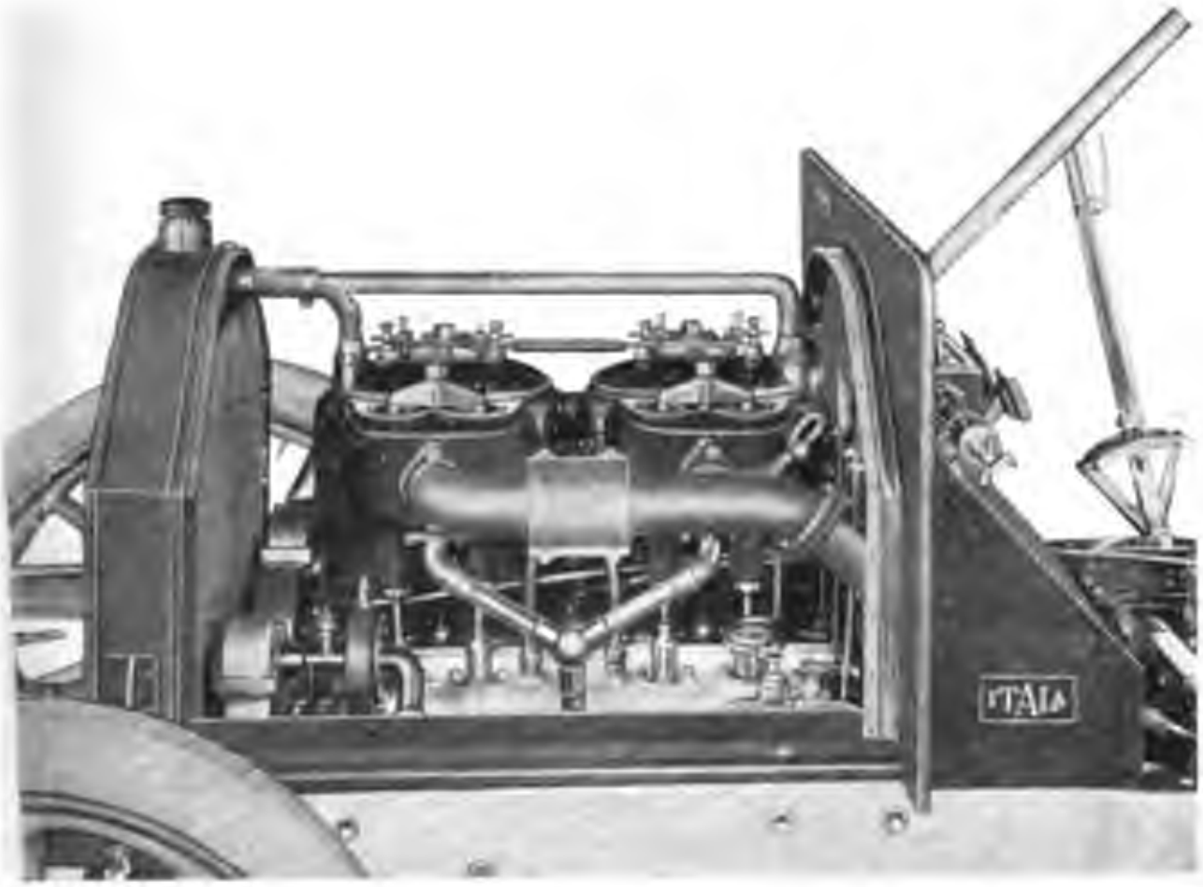
In der Tat kaufte Fürst Borghese, als in einem Depot das von ihm gewöhnlich benutzte Benzin nicht zur Verfügung stand, ohne weiteres an Ort und Stelle ein Gemenge von Kohlenwasserstoffen, das viel mehr Ähnlichkeit mit Petroleum als mit Benzin für Automobile hatte. Zu seiner Überraschung konnte er feststellen, daß das Funktionieren des Motors darunter nicht litt, nur war natürlich die Leistungsfähigkeit ganz gering herabgesetzt, jedoch ohne Nachteil für den regelmäßigen Gang des Motors selbst. Der Benzinverbrauch betrug im Durchschnitt $^1/_3$ Liter auf den Kilometer.

Die Zapfenlager der Motorwelle und der Kurbelstangen waren aus weißem Antifriktionsmetall.

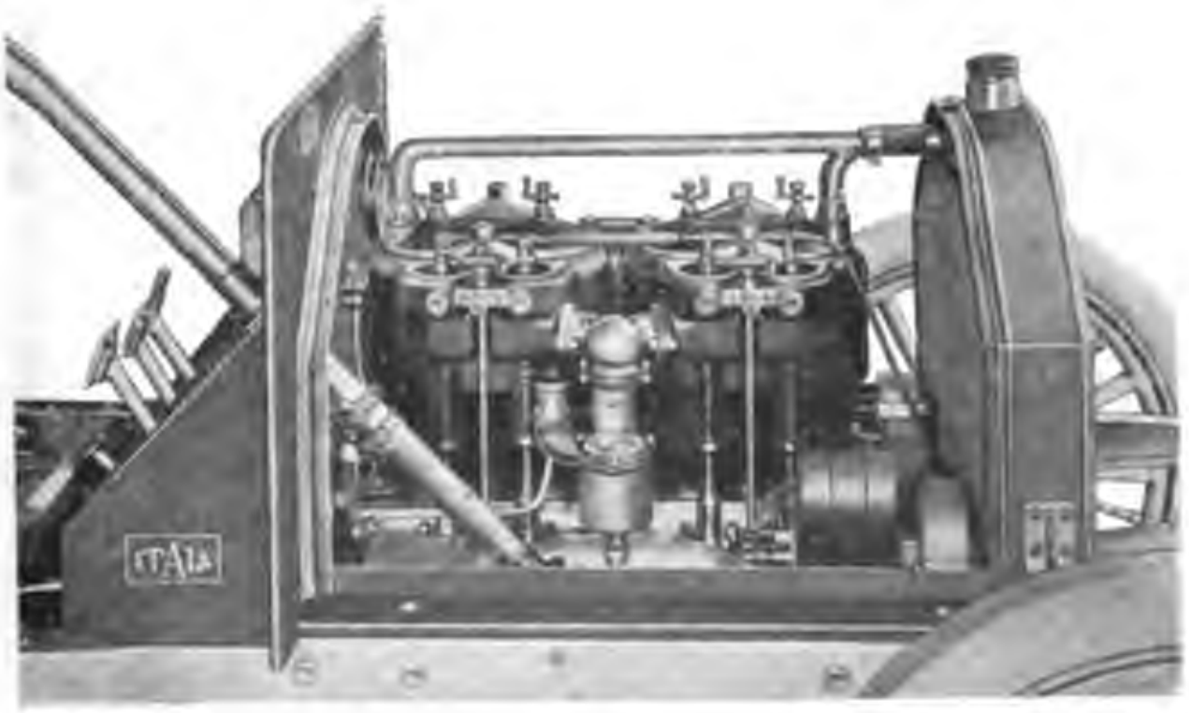
Die ganze Motorwelle hing am oberen Teile des Gestelles, so daß man bei dieser Anordnung den unteren Mantel des Motors entfernen und den Zustand der Lager und des Kurbelwerkes bequem untersuchen, sowie bei Bedarf ihre Einstellung leicht regulieren konnte. Da diese Lagerungen und die Kurbelstangenköpfe Präzisionsarbeiten und reichlich geölt waren, so brauchte die untere Kappe des Wagens des Fürsten Borghese nur in Moskau herabgenommen zu werden; dort wurden auch alle Teile des Wagens untersucht. Es stellte sich dabei heraus, daß die Lagerungen der gekröpften Welle ganz unversehrt waren, und daß nur diejenigen der Kurbelstangen ein ganz geringes Spiel aufwiesen, was leicht und ohne die Bronzelager zu wechseln behoben werden konnte.

Die Kuppelung war eine Lamellenkuppelung von besonderer Anordnung, infolge deren eine außergewöhnliche Widerstandsfähigkeit vorhanden war. Während der ganzen Fahrt verursachte sie tatsächlich nicht das geringste Hindernis; man nahm sie in Moskau heraus und montierte sie aufs neue, ohne daß eine einzige Scheibe gewechselt zu werden brauchte.

Der Geschwindigkeitswechsel hatte vier Vorwärtsübersetzungen und eine Rückwärtsübersetzung; der vierte Gang hatte direkte Einschaltung. Er war aus widerstandsfähigstem Nickelmaterial gebaut.



Auspuffseite.



Ansaugseite.

Der Motor der „Itala“.

welches man bei den Itala-Wagen für alle jene Teile benutzt, die die meiste Arbeit zu verrichten haben. Der Geschwindigkeitswechsel in dem Wagen des Fürsten Borghese blieb während der ganzen Fahrt unberührt, trotzdem war bei der Ankunft alles noch wie neu. Dasselbe war auch bei den Kardanwellen der Fall, sie waren fast gar nicht angegriffen.

Das Differenzialgetriebe bildete eine der wesentlichsten Eigentümlichkeiten der Itala-Wagen und war eine der bestgelungenen an ihnen. Weder Fürst Borghese noch sein Mechaniker hatten sich mit diesem bei andern Wagen so delikaten Maschinenteil zu beschäftigen oder seinetwegen Befürchtungen zu hegen. Es ist dieses um so bemerkenswerter, als der Wagen fortwährend außergewöhnlichen Stößen und Anstrengungen ausgesetzt war, wie schon daraus hervorgeht, daß das eine Hinterrad trotz seiner sehr soliden Bauart ausgewechselt werden mußte.

Der Rahmen war aus außerordentlich starken Stahlplatten gebaut; in unserem Wagen wurde er noch ein wenig stärker gemacht wie gewöhnlich.

Es war dies die einzige einigermaßen bedeutende Änderung, die die Kürze der Zeit zwischen Bestellung und Ablieferung des Wagens anzubringen gestattete. Auch sie bewährte sich sehr gut. Man konnte nur eine naturgemäße Abnutzung an allen Federanhängungen konstatieren, ferner brachen an den Federn während der Fahrt mehrere Blätter, und in Moskau mußte bei einer hinteren Feder das Hauptblatt ausgewechselt werden.

Der Kühler war vom gewöhnlichen Bienenkorbtyp; die verfügbare Zeit war zu kurz, um einen stärkeren zu bauen. Die Wagenbauer hatten deswegen große Sorge, aber nie wurde man durch ihn gehindert. Man fürchtete, daß die Kühlung des im Schwungrade befestigten Ventilators im heißen Klima allein nicht genügen würde, und fügte daher zur Aushilfe noch einen andern Ventilator bei; dieser wurde aber gleich zu Beginn der Fahrt, noch bevor man die Wüste Gobi erreicht hatte, zurückgelassen, da er sich als unnötig herausgestellt hatte.

Es seien hier noch einige Einzelheiten betreffs der Karosserie und des Zubehörs angeführt.

Die Karosserie bestand aus zwei vorderen Sitzen und einem hinteren Sitz zwischen zwei je 150 Liter enthaltenden Benzinbehältern.

Die Ausrüstung wurde durch einen großen Kasten für die Werkzeuge und die Ersatzstücke vervollständigt, der hinter den beiden Benzinbehältern angebracht war.

Wie Fürst Borghese erklärte, waren die Ersatzstücke zwecklos; der Wagen bedurfte ihrer nicht, und wenn dies auch der Fall gewesen wäre, so hätte man sie doch nicht verwenden können, weil sie schon zu Beginn der Fahrt behufs Entlastung des Wagens zurückgelassen worden waren.

Außer den beiden großen Benzinbehältern wurden hinter dem Hintersitze noch ein Ölbehälter von 50 Liter und ein ebenso großer Wasserbehälter angebracht.

Das Benzin wurde aus den beiden an den Seiten befindlichen Behältern durch ein besonderes Rohr einem andern von 83 Liter Inhalt zugeführt, der sich auf dem hinteren Teil des Chassis befand. Dieser Behälter war vollständig mit Stahl gepanzert, und das Benzin floß von ihm zum Vergaser mittels Druckleitung der Auspuffgase.

In welchen Teilen hat sich unser Wagen als zu schwach erwiesen?

Der Wagen erwies sich in keinem seiner wesentlichen Organe als schwach; nur einige äußere Teile, wie Räder, Federn und Kuppelungen, haben sich für eine so kolossale und andauernde Anstrengung als nicht stark genug herausgestellt.

Welche Veränderungen müßten am Wagen vorgenommen werden, wenn wieder eine ähnliche Fahrt auszuführen wäre?

Ein Automobil, das wieder eine Fahrt von Peking nach Paris unternehmen sollte, müßte höher über der Erde stehen und mit viel

kräftigeren Rädern ausgestattet sein; alle Organe, insbesondere der hintere Benzinbehälter, müßten besser geschützt und von gut geölten, verstärkten Federn getragen sein. Obschon der Kühler zu keinen Unzuträglichkeiten Veranlassung gab, sollte er doch fester gebaut und besser geschützt sein.

Zuletzt noch einige Einzelheiten über die Pneumatiks. Sie stammten ebenfalls aus einer italienischen Fabrik, Pirelli & Co. in Mailand. Alle vier waren 935 × 135 groß und von flachem Profil. Ich glaube nicht, daß sie von dem gewöhnlichen Typ, den die Fabrik herstellt, abwichen, da der Fürst sich für Pirelli-Pneumatiks erst wenige Tage vor seiner Reise entschlossen hatte.

Es war ein praktischer Gedanke, den Pneumatiks für alle vier Räder dieselben Größenausmessungen zu geben, denn dies erleichterte die Unterbringung der Ersatzreifen auf dem Wagen.

Die Abnutzung derselben war ganz gering. Im Mittel machten alle Pneumatiks über 4000 Kilometer. Während der Fahrt wurden 12 Decken gewechselt, die mit den vier, welche bei der Abfahrt angebracht wurden, zusammen 16 ausmachen. Von diesen 16 waren aber vier, mit denen wir in Paris ankamen, noch fähig, weite Touren zurückzulegen, und tatsächlich fuhren wir mit ihnen bis nach Mailand.

Das rechte Vorderrad brauchte für die ganze Reise von Peking nach Paris nur zwei Pneumatiks, da ein einziger Wechsel in Omsk stattfand.

Die ganz geringe Abnutzung ist sicher der Stärke der verwandten Gummireifen zu verdanken; denn während die Wagen vom Typ unserer „Itala" nur mit zwei Luftschläuchen von 120 Millimeter hinten und von 90 Millimeter vorn ausgerüstet sind, hatten unsere Gummireifen sämtlich einen Querschnitt von 135 Millimeter.

Im ganzen hat die Fahrt Peking—Paris den Technikern bewiesen, daß das Automobil eine Maschine von viel größerer Ausdauer und Solidität ist, als man bisher glaubte, und daß die gewöhnlichen Unannehmlichkeiten des Automobilismus, die zahlreichen „Pannen" der

Touriſten, die raſch eintretenden Radbrüche und die ſo häufigen Störungen mehr auf Nachläſſigkeit und Unerfahrenheit der Chauffeure als auf Schwächen der Maſchinen zurückzuführen ſind. Beim gegenwärtigen Stande des Automobilismus kann man demnach ſagen, daß die Induſtrie nahezu auf ihrem Höhepunkte angelangt iſt und daß unendlich viele neue praktiſche Verwendungsarten des Automobils möglich ſind für den regelmäßigen Verkehr, für die Herſtellung von Verbindungen mit fernen Ländern und für die Güterbeförderung auf der Landſtraße.

Aber beſſere Chauffeure tun not. Während der Lokomotivführer ernſtliche Studien nachzuweiſen und ſchwierige Prüfungen zu beſtehen hat, ehe man ihm ein ſo großes Kapital anvertraut und eine ſo ſchwere Verantwortlichkeit auflädt, wird man in einem Augenblick Chauffeur, nachdem man wenige Tage in einer Garage zugebracht hat. Es ſind richtige Schulen für Automobilmechanik zur Ausbildung von Männern nötig, von denen die Zukunft dieſes genialen Beförderungsmittels in hohem Maße abhängen wird, indem ſie es zu einem tatſächlich ſicheren Verkehrsmittel geſtalten.

Es ſollte eben jedes Automobil ſeinen „Ettore“ haben!

Regiſter.

Aachen 528.
Abatsk 441. 442.
Agimont 532.
Altaigebirge 3. 141.
Altgläubige 508.
Amur 394.
Angara 332. 358. 359. 361. 367. 370. 381. 385.
Antilopen 181. 182. 217. 218. 219. 220.
Ardennen 533.
Argalberge 251. 252.
Aſien 499. 451. 452. 453.
Atſchinsk 398. 400. 401.
Automobilklub, Kaiſerlicher 513. 515. 519. 521. 522. 524. 527. 528.

Bad Oeynhauſen 525.
Baikalſee 299. 304. 314. 315. 317. 318. 319. 332. 359. 361. 367.
Baikal, Station 332. 358.
Barabinsk, Steppe von 425.
Barmen 527.
Berlin 500. 515. 516. 519. 522.
Bielefeld 525. 526.
Birüſſa 385.
Bizac 48. 238.
Bogandinsk 447.
Bogda-ola 221. 230. 231. 241.
Bogorodsk 495. 496.
Boiſſonnas 60.
Bolgary 474.
Bolſchaja 397. 399. 400.
Bolſchaja Rjeka 312. 314. 318.
Borgheſe, Fürſt Livio 43. 57. 80. 92.
— Fürſt Scipione 21. 22. 28. 35. 37. 39. 40. 41. 42. 437. 545. 546.
Borgheſe, Fürſtin Anna Maria 39. 57. 80. 546.
— Familie 545. 546.
Brandenburg 522.
Braunsberg 514.
Braunſchweig 524.
Brüſſel 528.
Bry 540.
Buddhismus 88. 183.
Bulgaren 474.
Burjaten 256. 260. 298. 299. 365.
Butterausfuhr 4. 435.

Chaldejewa 412.
Chan-baligh 68.
Chara-gol 251. 252. 254. 261. 263.
Chelles 539.
Chineſen, mohammedaniſche 72.
Chingan-ſchan 94. 151.
Chutuktu, der lebende Buddha in Urga 223. 225. 238.
Colignon 48. 60. 238.
Contal-Dreirad 34. 36. 48. 59. 60. 79. 157. 161. 162. 214.
Cormier 48. 50. 238.
Czersk 517.

Dalai Lama 224.
Danziger Bucht 514.
de Dion-Bouton 34. 36. 48. 53. 59. 60. 65. 157. 161. 196. 212. 235. 238. 284. 326. 440.
des Houx 520. 540.
Deutſches Reich, Grenze 512. 525.
Deutſch-Krone 517.
Dinant 532.
Dirſchau 514.

Donau 474.
Dorliac 133.
Doſchmen, Tor 54. 64.
Dſchingis Chan 148. 165; Grab 230.
Duga 256.
Du Taillis 36. 48. 49. 59. 179. 196. 236.

Efron 505.
Eidechſen 185. 186.
Einwanderer, deutſche 441.
Elbing 514.
E-Le-He-Tai 139.
Ettore, ſ. Guizzardi.
Eupen 525.
Europa 449. 451. 493.
Eydtkuhnen 513.

Fährboot mit Pferdebetrieb 418.
Flatow 517.
Frasiano, Pietro 489.
Friſches Haff 514.
Fu 137.
Fumay 533.

Gazellen, ſ. Antilopen.
Givet 533.
Gobi 2. 185. 187. 188. 189. 215.
Godard 60. 236.
Gorodowoi 276. 323.
Große Mauer 77. 88. 89. 90. 91. 94. 150. 151.
Guizzardi, Ettore, Chauffeur 10. 11. 12. 13. 14. 36. 37. 38. 216. 217. 439. 531.
Gumbinnen 513.

Hankou 274. 283.
Hannover 524.
Hart, Sir Robert 59.
Hata-men-Tor 29.
Helmſtedt 524.
Hoang-ho 151.
Hſin-wa-ſu 108. 117. 123. 124. 129.
Huai-lai 97. 98. 106.
Huang-hua-ſchan 110.
Hu-li-pa 96.
Hun-ho 108. 109. 110.
Huo-tſcho 30.
Huſſin-See 296.
Huy 532.

Jaluturowsk 447.
Jarmarka 491.
Jekaterinburg 5. 440. 448. 450. 451. 454. 455.
Jeniſſei 370. 385. 393. 394. 395.
Jen-jen-ſchan 94.
Ilmenſee 504.
Inſterburg 513.
Joinville 540.
Irbit 450.
Irkutsk 45. 362. 364. 365. 366. 367. 378. 416. 460.
Iro 239. 251. 265. 267. 270. 318.
Irtyſch 166. 434. 435. 441.
Iſchim 442. 444. 446.
Itala-Fabrik 43.
Itala-Wagen 7. 9. 34. 44. 45. 547—553.
Jung-ho-kung 224.
Jurjewo 432.
Jurten 166. 426.
Iwan IV. 478.

Kainsk 423. 426. 428. 433.
Kalgan 34. 45. 72. 91. 108. 130. 132. 141. 147. 170. 175.
Kama 462. 463.
Kambaluk 68.
Kamele 95.
Kan 385.
Kansk 381. 389.
Kariſches Meer 395.
Kaſan 299. 439. 440. 455. 462. 477. 478. 479. 489.
Kaſanka 477.
Kemtſchug 397. 398.
Kerbedy, Ingenieur 509.
Kerulen 162.
Kiachta 2. 45. 170. 234. 251. 252. 272. 273. 274. 277. 280. 281. 283. 284. 286. 326.
Kija 405.
Ki-mi-ni 107. 108.
Kirgiſen 4. 365. 435. 492.

Ki-tſcho 29. 33.
Klin 503.
Kobdo 141.
Kohlenberg in Peking 64
Kojonowa 456.
Köln 526. 527.
Kolywan 419. 420. 421. 422. 423.
Königsberg 513.
Königslutter 524.
Kowno 510. 511.
Krasnojarsk 2. 386. 387. 393. 394. 396. 400. 416.
Kreml, in Kasan 477. 478; in Moskau 499; in Nischnij-Nowgorod 489; in Nowgorod 504.
Kublai Chan 68.
Kuli, chineſiſche 14. 75. 76. 111. 112. 113.
Kungur 456.
Ku-pei-ku 24.
Kurgan 5. 440.
Küſtrin 515.
Kü-yang kuan 82.

La Ferté 535.
Lama 169. 184. 210. 211. 231.
Lamaismus 88.
Lamakloſter 299.
Landsberg a. d. W. 515. 517. 518.
Landwirtſchaftliche Maſchinen 4. 435.
Lena 394.
Leroy-Beaulieu 408.
Letten 510.
Lhaſa 183. 184. 224.
Li 66.
Lien-ya-miao 108. 118. 123.
Liſtwinitſchnoje 359. 361.
Longoni 48. 50. 238.
Luga 508.
Lüttich 525. 528. 530. 531. 532.

Maas 532.
Machmet Amin 478.
Ma-fu, Reitknecht 56.
Magdeburg 523.
Maimatſchen 273. 274. 275.
Malmyſch 462. 476.
Marco Polo 67. 68.
Marienburg 514.
Mariinsk 402. 405. 406. 440.
„Matin" 20. 21. 25. 35. 43. 498. 520. 521. 535. 542. 543.
Meaux 535. 536. 538. 539.
Mei-ſchan 64.
Melekeski 476.
Meſſe, von Irbit 442; von Nischnij-Nowgorod 491. 492.
Minden 525.
Mingdynaſtie 67; Gräber 72. 73. 169.
Miſchika 321. 332. 336.
Miſſionare 134.
Mongolei 100. 122. 123. 151.
Mongolen 14. 167. 169. 257. 258. 260; Frauen 227. 228. 232.
Moskau 492. 494. 496. 498. 500. 502. 503. 504.
Müncheberg 518.
Müngersdorf 528.
Murajew Amurskij 320.
Murmeltiere 221.
Muſchik 15. 16. 297. 313. 353. 354. 369. 399. 402. 405. 408. 424. 450. 458. 460. 466. 508. 512.
Myſſowaja 314. 315. 316. 317. 318. 325. 326. 330. 331. 332. 350. 351. 367.

Namur 531. 532.
Nankou 24. 53. 74. 77. 78. 79. 80.
Nanſchan 77.
Napoleon I. 500.
Na Tung 29. 30.
Nikolaus II. 302.
Niſchne-Udinsk 378. 381. 385.
Nischnij-Nowgorod 478. 488. 489. 493. 494; Meſſe 491. 492.
Nobel 9. 45. 503.
Nogat 514.
Nolcken, Baron 413. 414. 415. 417.
Nördliches Eismeer 395.
Nowgorod 505.
Nowi-Nikolajewsk 422.
Nowi-Selenginsk 290. 292. 295. 326.

Ob 395. 397. 418. 419.
Obo 189. 190. 298. 299.
Oka 490. 491.
Om 428. 432. 434. 440.
Omsk 4. 5. 9. 416. 417. 430. 432. 433. 434. 435. 436. 437. 438. 439. 440. 460.
Orchon 251. 265. 266.
Örr-li-tien 66.

Pang-kiang 34. 172. 174. 175. 176. 177. 181.
Pao-schan 96.
Paris 541 fg.
Pa-ta-ling 88. 106.
Peking 26. 28. 54. 62. 64. 68. 224.
Perm 440. 449. 455. 456. 457. 459. 460.
Peter der Große 474.
Petersburg 499. 500. 505. 506. 507.
Petrowitsch, Nikolai, Telegabauer 465.
Pferde 163. 164. 217. 304. 374. 400.
Pidgin-Latein 468.
Pien-kia-pu 96.
Pietro, Ma-fu 56. 93.
Pilger, buddhistische 88.
Pirelli & Co. 44. 551.
Podoroschnaja 278.
Pokrow 494.
Polen 509. 510.
Pons 48. 60. 79. 162. 179.
Potsdam 522.
Präriehunde 221.
Preußisch-Stargard 514. 515. 516.
Pristaf 316.
Pskow 508.
Pugatschew 478.
Pyschma 447.

Radionoff 363. 364. 366. 368. 380.
Räuber 329. 387. 392 393.
Reims 534.
Rheintal 527.
Rocroy 533.
Russisch-Chinesische Bank 24. 34. 45. 133. 142. 229. 238. 241. 278.
Rußland, Bureaukratie 325; Regierung 278; Revolutionäre 482; Uniformen 302.

Sachalin, Verbrecher von 328.
Sair-ussu 141. 152.
Sandsturm 271. 272.
Sang-kan-ho 110.
Schan-schui-pu 117.
Schansi 95. 100.
Scha-tschou 96.
Schau-huai-huan 114.
Schem-pao-wan 104.
Schi-kau-ho 71.
Schi-schan 130. 132. 140.
Schi-schan-ho 140. 147. 150.
Schi-yu-le 96.
Schwarze Erde 388. 389. 435.
Sechzehnte Rangierstation 337.
Selenga 250. 290. 292. 296. 299. 300. 301. 304. 307. 308. 385.
Semipalatinsk 5. 141. 434.
Semstwoskaja Dom 376.
Sibirien, Aussichten 435; Aus- und Einfuhr 4. 435; Dörfer 291. 368. 369. 376. 377. 384. 408; Gold 394; Grenze 449; Spionenfurcht 358; Verbindung mit England 4. 395; Zukunft 351; nach dem Kriege 416.
Sima 372.
Simylskaja 482.
Sinitzin, Frau 279. 285. 286; Herr 278. 279. 284. 316.
Slawen, Charakter 428. 452.
Sperlingsberg bei Moskau 500.
Spyker 34. 36. 53. 59. 60. 65. 157. 161. 178. 181. 196. 214. 236. 239. 284. 285. 326.
Stallupönen 513.
Starost 316.
Stepanoff 229.
Sträflinge 372.
Straßen in Rußland 480. 492. 493; in Sibirien 310. 311. 320.
Suchuja 369.
Sura 488.

Ta-ho 132.
Taiga 4. 382. 384.
Taitisk 385.
Tanchoi 332. 350. 351. 352. 353. 354. 356. 357. 495.
Tarantaß 289.
Tataren 77. 299. 365. 456. 477. 489. 492.
Ta Tſum-ba 136. 137. 138. 150.
Ta-tu-mu 100.
Tauerin 200. 204. 205. 207. 212. 215. 230. 235.
Tching, Prinz 30.
Teehandel 274. 280. 281. 283.
Telegas 289. 374.
Telegraphenbeamte 54. 128. 175. 176. 177. 178. 197. 198. 212. 213. 214. 378. 379. 380. 427. 436. 469. 490. 492.
Tempel, in der Wüſte 182. 183. 184.
Te Tſui 136.
Tibet 183. 211.
Tjumen 5. 440. 446. 447. 448. 449.
Tobol 447.
Tobolsk 434. 441. 449.
Tola 166. 222. 230.
Tom 417. 418.
Tomsk 3. 4. 406. 408. 411. 413. 414. 415. 416. 417. 422. 460. 500; Universität 414.
Torſchok 503.
Transſibiriſche Bahn 281. 282. 296. 300. 302. 308. 371.
Triumphbogen 302.
Troizkoſſawsk 281. 286.
Tſcha-tau-tſchung 90. 91.
Tſchebokſary 484.
Tſcheljabinsk 440. 455.
Tſchen Sung 137.
Tſchet 405.
Tſchiko 292.
Tſchili 90. 273.
Tſchulym 397. 400. 402. 405.
Tſchuna 381. 385.
Tſien-men-Tor 26.
Tſing-ho 67.
Tſing-ho-pu 66.
Tſungli-jamen 32.
Tum-ba-li 103.
Tu-mu-go 100.
Tunguſen 365.
Turuntajewa 412.
Tu-tung 137. 139. 214.
Twer 504.

Uchim 473.
Uda 299. 301.
Udde 34. 181. 197. 199. 201.
Udinsk, See von 426.
Ufa 440.
Ural 5. 428. 451. 454. 455. 493.
Urga 34. 45. 141. 144. 176. 200. 216. 221. 222. 224. 226. 230. 234. 235. 247. 251. 275.
Uſt-Kiachta 282. 289.

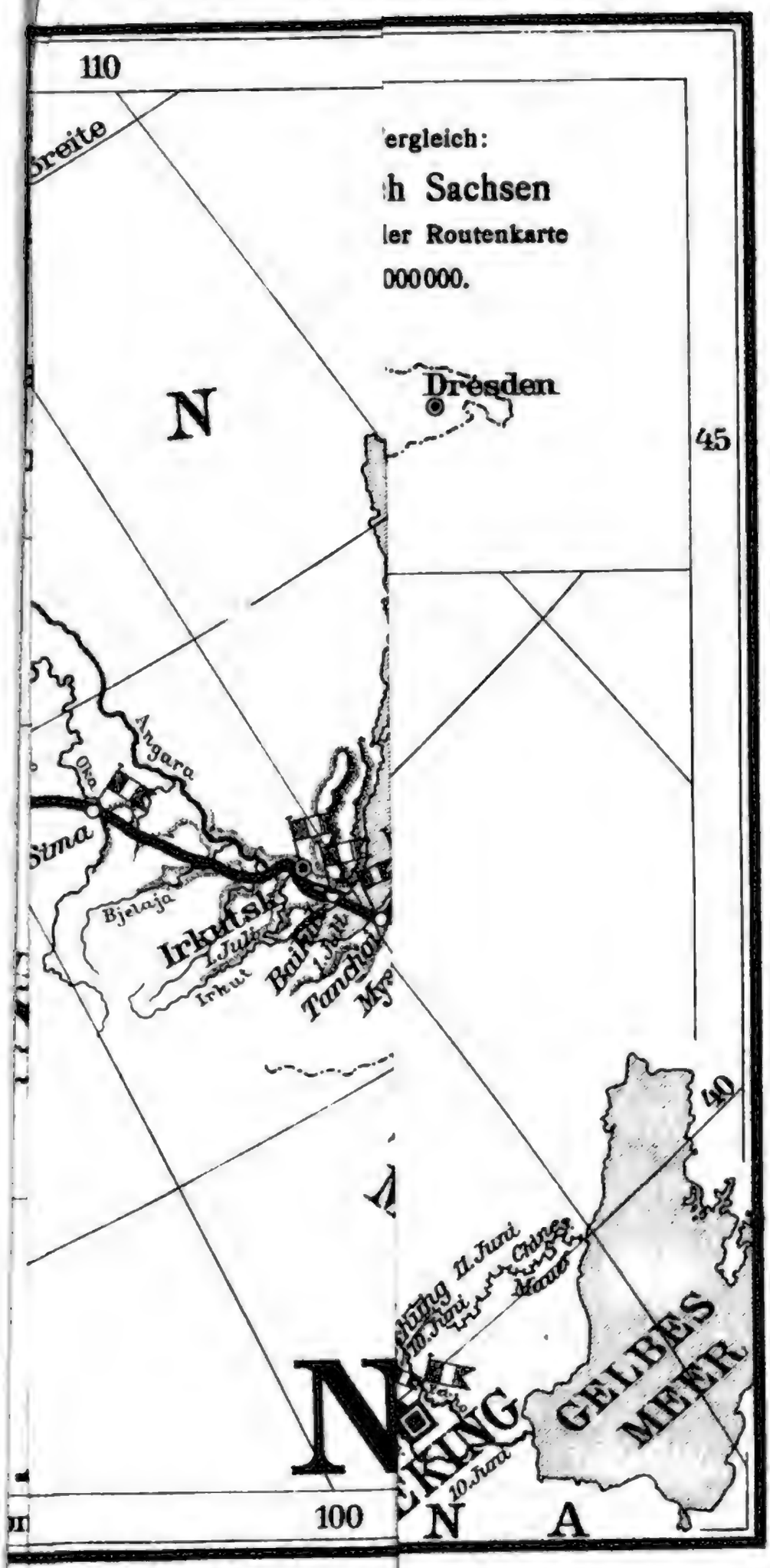
Verviers 529.
Vincennes 540.

Wai-wu-pu 24. 29. 31. 33. 36. 54.
Wala 473.
Wan-li-tſchang-tſcheng 90. 150.
Waſſiljursk 480.
Wehlau 513.
Werchne-Udinsk 45. 282. 290. 296. 298. 300. 301. 302. 314. 317. 326. 329. 332. 385.
Wiedenbrück 527.
Wiggins 395.
Wjatka 462. 476.
Wirballen 510.
Wladimir 494.
Wolchow 504.
Wolga 462. 474. 477. 478. 488 490.
Worinowka 483.
Wu-tſi-hai 94.

Yu-pao-tung 129. 130.

Zarskoje Selo 506.
Zowodonowskaja 444.

Druck von F. A. Brockhaus in Leipzig.


110
Breite
ergleich:
h Sachsen
ler Routenkarte
000000.
Drésden
N
45
Angara
Oka
Bjelaja
Irkutsk
Baikal
Tanchoi
40
GELBES
MEER
10. Juni
100
N
A

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R
L

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google